



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 19]
No. 19]नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 15, 2007/पौर्ण 25, 1928
NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 15, 2007/PAUSA 25, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 जनवरी, 2007

सं. टीएएमपी/19/2006-एसडब्ल्यूपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुलगांव पत्तन न्यास में वर्थ सं. 5ए और 6ए में साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के बहुउद्देशीय बल्क कार्गो टर्मिनल के दरमान में संशोधन के लिए साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/19/2006-एसडब्ल्यूपीएल

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल)

आवेदक

आदेश
(दिसम्बर, 2006 के 29वें दिन पारित)

यह मामला मुलगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में वर्थ सं. 5ए और 6ए में साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के बहुउद्देशीय बल्क कार्गो टर्मिनल के दरमान में संशोधन के लिए साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2 एमओपीटी ने बीओओटी आधार पर 30 वर्षों के लिए दो उल्लिखित बल्क कार्गो वर्थ सं. 5ए और 6ए के विकास, निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए एसडब्ल्यूपीएल के साथ 11 अप्रैल, 1999 को लाइसेंस करार (एलए) किया था। लाइसेंस करार के अनुसार, वर्थ किराया प्रभार और कार्गो संबंधी प्रभार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वसूल किए जाने हैं।

(1)

3. एसडब्ल्यूपीएल का वर्तमान दरमान (एसओआर) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 30 सितम्बर, 2004 के आदेश द्वारा अनुमति दिया गया था; यह जादेश 28 मई, 2004 से पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू हुआ था और 2 वर्ष के लिए वैध है। तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल के दरमान ने जून, 2006 में समीक्षा की जानी थी।

4.1. इस परिवेद्य में, एसडब्ल्यूपीएल ने अपने दरमान की समीक्षा/संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है। इसने लागत विवरण संशोधित प्रारूपों में प्रस्तावित दरमान के मसौदे के साथ भेजे हैं।

4.2. प्रस्ताव के मुख्य बिंदु निम्नलिखित हैं:

(क) मुख्य बिंदु:

- (i) लाइसेंस करार में 5 मिलियन मीट्रिक टन का न्यूनतम गारंटीशुदा शूपूट विनिर्दिष्ट करता है।
- (ii) इस टर्मिनल में प्रचालन कार्य 19 जून, 2004 से अर्ध-अभियांत्रित रूप में शुरू हुए थे। संपूर्ण अभियांत्रिकरण के साथ व्यवसायिक प्रचालन 15 सितम्बर, 2005 से शुरू हुए थे।
- (ख) माल उतराई और वैगन लदाई प्रणालियों के पूर्णतः अभियांत्रिकरण से, यह टर्मिनल एमजीटी की पूर्ति कर सकता है बशर्ते रेल कार्गो उपलब्ध हो।
- (ग) गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जीएसपीसीबी) ने एक निर्देश जारी किया है कि स्वचालित प्रणाली व्यवहार में लाने के बाद, टर्मिनल में प्रहसित संपूर्ण कोयला केवल रेल से ही परिवहन करना होगा आर किसी भी प्रकार के प्रदूषण से बचने के लिए ट्रकों और सड़क मार्ग से कोयला परिवहन नहीं किया जाएगा।

(ख) लागत विवरण:

(i) यातायात:

एसडब्ल्यूपीएल ने अपने प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव में सुविचारित अनुमानित यातायात 2.11 एमएमटी की अपेक्षा वर्ष 2004–05 में 2.14 एमएमटी का यातायात प्रहसित किया है। वर्ष 2005–06 में प्रहसित यातायात अनुमानित यातायात 4.21 एमएमटी की अपेक्षा 3.11 एमएमटी रहा है। वर्ष 2006–07, 2007–08 और 2008–09 के लिए यातायात क्रमशः 3.48 एमएमटी, 4.73 एमएमटी और 5.21 एमएमटी यातायात का अनुमान लगाया है।

(ii) अनुमानित यातायात के लिए अनुमानित आय वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर है।

(iii) व्यय अनुमान:

(क) प्रत्यक्ष/अनुरक्षण श्रम:

नौमरण, अभियंत्रित प्रहस्तन प्रणाली चलाने के लिए, भंडारण, वैगनों में कार्गो की लदाई आदि के लिए जरूरी प्रत्यक्ष श्रम कार्य विभिन्न प्रहस्तन संविदाकारों को सौंपा गया है। इसी प्रकार, मरम्मत, पुर्जों को बदलने, प्रणाली की सभी मशीनों में त्यूब्स और तेल देने के लिए अनुरक्षण श्रम कार्य भी बाहर से करवाए जा रहे हैं। इन व्ययों का अनुमान संविदाकारों की वर्तमान दरों और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर लगाया गया है।

(ख) मरम्मत और अनुरक्षण व्यय सिविल परिसंपत्तियों के लिए 1.5 प्रतिशत और अभियांत्रिक परिसंपत्तियों के लिए 3 प्रतिशत का अनुमान लगाया गया है, जैसाकि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमोदित किया गया था।

(ग) निकर्षण अनुरक्षण:

एसडब्ल्यूपीएल की राय है कि निकर्षण अनुरक्षण, लाइसेंस करार के अनुसार, एमओपीटी द्वारा किया जाना चाहिए। तथापि, एमओपीटी इससे सहमत नहीं है और केवल विशेष मार्ग में 13 मीटर और वर्थ पॉकेटों में 13.5 मीटर तक निकर्षण के लिए सहमत है। लंबित विवाद के समाधान के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने एमओपीटी द्वारा उल्लिखित स्तर से ऊपर अधिक गहराई के लिए अनुमान के अंतर्गत तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु0 89 लाख, रु0 93 लाख और रु0 98 लाख के निकर्षण अनुरक्षण के लिए प्रावधान किया है। ये अनुमान अनुवर्ती वर्षों की इकाई दर में 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2006–07 के लिए 98.35 प्रति घन मीटर की दर से वर्थ सं. 5.ए और 6.ए के अग्रभाग में 90000 घन मीटर की निकर्षण मात्रा के लिए है।

मूल्यहास की गणना कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अनुमति जीवन मानकों के लिए रूपांतरण के आधार पर की गई है।

(घ) रॉयल्टी:

प्रारंभिक प्रशुल्क का निर्धारण करते समय, रॉयल्टी/राजस्व भाग (उस समय) प्रचलित नीति नियंत्रण के मद्देनजर लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था। संशोधित प्रशुल्क नीति—निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, रॉयल्टी/राजस्व भाग को केवल उन्हीं मामलों में नियंत्रण पद्धति के लिए लेखा में लिया जाना चाहिए जिनमें बोली लगाने की प्रक्रिया 29

जुलाई, 2003 से पहले इस रूप में पूरी हो चुकी हो कि इस मद पर विचार करने से समाप्ति नुकसान से बचा जा सके, बशर्ते अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बोली गई अधिकतम राशि हो। चूंकि इसके मामले में, लाइसेंस करार संशोधित प्रशुल्क दिशा—निर्देशों में विनिर्दिष्ट तारीख से पहले अप्रैल, 1999 में हुआ था, इसलिए इसने एमओपीटी को देय कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से राजस्व के संपूर्ण राजस्व भाग (अर्थात् 18 प्रतिशत) को लागत की मद के रूप में शामिल किया है।

(iv) बर्थ.सं. 5ए के संभावित प्रयोग और स्वच्छ, प्रदूषण मुक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए, इसने उच्चतर लदान घनत्व भंडारण क्षेत्र उपलब्ध कराने के लिए वर्तमान जेटटी के पीछे कंक्रीट का प्लेटफार्म बनाने का निर्णय लिया है। इससे बर्थ के बिल्कुल पीछे मोबाइल घाट क्रेनों की पहुंच के भीतर एचआर कोइल जैसे भारी कार्गो के भंडारण के लिए महत्वपूर्ण योगदान मिलने की संभावना है। इसके अलावा, इसने घाट मोबाइल क्रेन, छह गैन्न्ट्री क्रेन की प्राप्ति, संबंधित सिविल और रेल ट्रैकों के रिएलाइंसेंट आदि का प्रस्ताव भी किया है। वर्ष 2006-07 में सकल प्रखंड में अनुमानित संवर्धन रु 81.61 करोड़ है जिसमें मुख्यतः निम्नलिखित शामिल हैं:

क्र.सं.	विवरण	रुपए करोड़ों में
(i)	कंक्रीट प्लेटफार्म का निर्माण	35.00
(ii)	घाट मोबाइल क्रेन (एक)	26.50
(iii)	गैन्न्ट्री क्रेन (सं. 6)	19.27
(iv)	अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	0.84
	कुल	81.61

(v) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण नियोजित पूँजी पर 15 प्रतिशत प्रतिलाभ के पश्चात वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है:

क्र. सं.	विवरण	2006-07		2007-08		2008-09		कुल अधिशेष/घाटा (रुपए लाखों में) (औसत प्रतिशत)
		निवल अधिशेष/घाटा (रुपए लाखों में)	प्रचालन आय का प्रतिशत	निवल अधिशेष/घाटा (रुपए लाखों में)	प्रचालन आय का प्रतिशत	निवल अधिशेष/घाटा (रुपए लाखों में)	प्रचालन आय का प्रतिशत	
1.	संपूर्ण एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल	(-) 3120	(-) 51.30%	(-) 2132	(-) 25.20%	(-) 1809	(-) 19.10%	(-) 7061 (-) 31.87%
2.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	(-) 2780	(-) 59.80%	(-) 2444	(-) 37.60%	(-) 2377	(-) 32.71%	(-) 7601 (-) 43.40%
3.	बर्थ किराया गतिविधि	(-) 340	(-) 23.80%	313	15.90%	567	25.90%	540 6%

(ग). प्रस्तावित दरमान:

(i) बर्थ किराया प्रभार:

(क). बर्थ सं. 5ए – कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है (वर्तमान एकल स्लैब दर जारी)।
 (ख). बर्थ सं. 6ए – वर्तमान दर में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। तथापि, पोत के जीआरटी के आधार पर चार स्लैबों में वर्तमान दरों के स्थान पर एकसमान बर्थ किराया दर प्रस्तावित की गई है।

(हालांकि इसने उल्लेख किया है कि बर्थ सं. 6ए के लिए बर्थ किराये में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है, जबकि प्रस्तावित युक्तियुक्त एकल बर्थ किराया दर से छोटे आकार के पोतों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना है।)

(ii) कार्गो संबंधित प्रभार:

(क). घाटशुल्क और भंडारण प्रभार – कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।
 (ख). कार्गो प्रहस्तन प्रभार –

क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित वृद्धि
1.	बर्थ सं. 5ए पर	
(i).	धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब	20%
(ii).	लोह अयस्क गुटिकाएं और कोई अन्य बल्क कार्गो	कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं

2.	बर्थ सं. ६ए पर	
(i).	कोयला (सभी प्रकार का), कोक (सभी प्रकार का), धातुकर्मीय कोक और चारकोल	26%
(ii).	चूना पथर	28%
(iii).	धातु उत्पाद, स्टील कोइल और स्टैबेल	20%
(iv).	लौह अयस्क गुटिकारं और अन्य बल्क कार्गो	कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं
(iii).	बर्थ सं. ५ए में कार्गो प्रहस्तन के लिए वर्तमान धूल निवारण प्रभार को समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है।	

4.3. एसडब्ल्यूपीएल प्रपत्र १ (प्रस्ताव के मुख्य बिंदु), २क (यातायात अनुमान), २ख (आय अनुमान), ३क (समेकित आय और लागत विवरण) और ४क (नियोजित पूँजी) के परिचालन से लिए सहमत हैं। तथापि, इसने अनुरोध किया है कि व्यय व्योरों, सकल प्रखंड में संवर्धनों, मुख्य गतिविधि के गतिविधि—वार लागत विवरण आदि से संबंधित अन्य प्रपत्रों को इन आधारों पर परिचालित न किया जाए कि इन अन्य प्रपत्रों में दी गई वित्तीय और व्यवसायिक सूचना संवेदनशील प्रकृति की हैं।

संशोधित प्रशुल्क दिशा—निर्देशों के खंड 3.2.4 के अनुसार, प्रचालक को यह स्पष्ट करना होता है कि यदि प्रचालक के इस अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जाता है तो किस प्रकार की असशोध्य हानि होगी। संशोधित लागत प्राप्तियों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि सभी समर्थक व्योरों सहित संपूर्ण प्रस्ताव परामर्शी प्रक्रिया के हिस्से के रूप में परिचालित किया जाएगा। यदि इस प्रकार की किसी सूचना को गोपनीय माना जाना है और परिचालित नहीं किया जाना है तो टर्मिनल प्रचालक को इसका स्पष्ट रूप में उल्लेख करना होगा और इसके कारण स्पष्ट करने होंगे। एसडब्ल्यूपीएल ने अन्य प्रपत्रों को परिचालित नहीं किए जाने के लिए कोई विशेष कारण स्पष्ट नहीं किए हैं परंतु केवल एक सामान्य बयान दिया है। अतः एसडब्ल्यूपीएल का यह अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया था।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल से प्राप्त हुई प्रस्ताव की एक प्रति लागत विवरणों सहित मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) और विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। एमओपीटी और विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एसडब्ल्यूपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियों के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर कोई प्रतिक्रिया नहीं दी है।

6.1. एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा करने पर कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल ने अपना जवाब भेजा है। तत्पश्चात, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए जवाब की संवीक्षा करने पर यह पाया गया कि भेजी गई सूचना में अभी भी कुछ गिरना है। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल से दोबारा कुछ बिंदुओं को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। प्रत्युत्तर में एसडब्ल्यूपीएल ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भेज दिए थे। तत्पश्चात, एमओपीटी से भी स्पष्टीकरण प्राप्त हुए थे। हमारे द्वाये गए प्रश्नों और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकावद्वा किए गए हैं:

क्र. सं.	हमारे द्वाया उठाए गए प्रश्न	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजा गया जवाब
क्र.	वित्तीय / लागत विवरण	
(1).	(i) चूंकि वर्ष 2005–06 समाप्त हो चुका है, इसलिए वर्ष 2005–06 के लिए अनुमान अपने सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से विधिवत मिलान करते हुए वास्तविक आंकड़ों के साथ अधुनात्मन किया जाए। अनुवर्ती वर्षों के अनुमान भी वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।	(i) वर्ष 2005–06 के वास्तविक आंकड़ों को शामिल कर संशोधित वित्तीय विवरण और वर्ष 2005–06 का लेखापरीक्षित तुलन–पत्र भेजे गए हैं। चूंकि वित्तीय वर्ष 2005–06 के अंतिम परिणाम अनुमानों के बहुत निकट थे, इसलिए इसके पूर्ववर्ती अनुमानों में संशोधन की आवश्यकता नहीं पड़ी।
	(ii) इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2005–06 के वार्षिक लेखों और दिनांक 26 जून, 2006 के पत्र, जिसमें लगभग छह माह की अवधि अर्थात् 22 सितम्बर, 2005 से 31 मार्च, 2006 का लाभ और घाटा विवरण दर्शाया गया है पूरे वित्तीय वर्ष 2005–06 का नहीं, का जवाब अग्रेषित करें। यद्यपि, लागत विवरण में सुविचारित वास्तविक आंकड़े पूरे वित्तीय वर्ष 2005–06 के हैं। कृपया अपने सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित पूरे वर्ष 2005–06 के वास्तविक आंकड़े भेजें। प्रमाणित लेखों के अनुसार व्याज और टैक्स पूर्व निवल लाभ/घाटे का लागत विवरण में निवल अधिशेष/घाटे से मिलान करते हुए मिलान विवरण भी भेजें। 1 अप्रैल, 2006 से 31 जुलाई, 2006 अवधि के वास्तविक आंकड़े भी भेजें।	(ii) इसने 1 अप्रैल, 2005 से 21 सितम्बर, 2005 के दौरान जाँच प्रचालन और 22 सितम्बर, 2005 से 31 मार्च, 2006 तक व्यवसायिक प्रचालनों के वास्तविक आंकड़े प्रैविटेस कर रहे सनदी लेखाकार के प्रमाणपत्र के साथ भेजे हैं। अप्रैल–जुलाई, 2006 अवधि के वास्तविक आंकड़े भी भेजे गए हैं।

	(iii) यूकि सभीकृत प्रशुल्क वर्ष 2006-07 के केवल एक हिस्से वर्ष प्रभावी होंगे, इसलिए 3 वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि वर्ष 2009-10 तक विस्तारित की जा सकती है। अतः वर्ष 2009-10 के अनुमान भेजें।	(iii) वर्ष 2009-10 के अनुमानों को शामिल करते हुए वित्तीय विवरण भेजे गए हैं।																								
(2).	लागत विवरण में सुविधारित प्रचालन आय, प्रचालन लागत, मूल्याङ्कास, उपरिव्यय, नियोजित पूँजी वर्ष 2004-05 की वार्षिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। इन मिन्ताओं के कारण स्पष्ट करें।	यूकि परियोजना पूरी तरह से समाप्त नहीं हुई थी, इसलिए इसने इस परियोजना को जून, 2004 से सितम्बर, 2005 के दौरान जाँच आधार पर ढलाया था। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वार्षिक लेखे जाँच प्रचालनों के परिणामों (2004-05 की अनुसूची 'थ' और अनुसूची 17) को अधिमान देते हुए संकलित किया गया है। वार्षिक लेखों और प्रपत्र 3क और प्रपत्र 7 में उल्लिखित आंकड़ों के बीच मिलान भेजा गया है।																								
(3).	एमओपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 का यातायात अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रतिवेदित एसडब्ल्यूपीएल के 4.24 एमएमटी यातायात के विपरीत 3.11 एमएमटी बताया गया है। यह यातायात प्रस्तावित प्रारंभिक प्रशुल्क में तदनुरूपी वर्ष के लिए अनुमानित यातायात की अपेक्षा 26 प्रतिशत कम है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए 3.48 एमएमटी और 4.73 एमएमटी यातायात का अनुमान लगाया गया है जोकि तदनुरूपी वर्षों के लिए एमओपीटी द्वारा निर्दिष्ट यातायात स्तर क्रमशः 4.39 एमएमटी और 5 एमएमटी की अपेक्षा भी कम हैं। यातायात अनुमानों में इतनी मिन्ता के कारण स्पष्ट करें।	(i) वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए प्रहसित वास्तविक यातायात 3.11 एमएमटी के अनुमान के विपरीत केवल 3.02 एमएमटी है। इसका कारण है कि कोयला और कोक के छोटे आयातक अभी भी इन कारों का प्रहस्तन एमओपीटी वर्थों में जारी रखे हुए हैं। वित्तीय वर्ष 2005-06 के दौरान, पत्तन ने 1.21 एमएमटी कोयला/कोक का प्रहस्तन किया। (ii) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए यातायात अनुमान भी इसी कारक के कारण से कम हैं। यूकि वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक यातायात विवरणों में दिए गए अनुमानित यातायात से बहुत भिन्न नहीं है, इसलिए अन्य वर्षों की तरह इसके यातायात अनुमानों में संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है। (iii) यह ज्ञात नहीं है कि पत्तन ने किस आधार पर वर्ष 2005-06, 2007-08 और 2008-09 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के यातायात आंकड़ों का अनुमान लगाया है। (iv) क्षमता के उपयोग अधीन होने के कारण और अपेक्षित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट को पूरा करने के लिए, इसने चरण-3 में ₹ 81.62 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया है। इससे भड़ारण क्षमता बढ़ाने और निर्यात उत्पादों के प्रहस्तन में होनी चाही ही न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पूरा होगा।																								
(4).	(i) इस तथ्य के बावजूद कि इस वर्ष के लिए यातायात पिछले वर्ष की अपेक्षा 10.6 प्रतिशत अधिक अनुमानित है, पिछले वर्ष के अनुमानों से वर्ष 2006-07 में बर्थ किराया प्रभारों से होने वाली आय में 15 प्रतिशत गिरावट के कारण स्पष्ट करें। पोत की औसत उत्तराई/लदाई दर, प्रत्येक मौजूदा स्लैबों के लिए पोत की औसत जीआरटी, वर्थ सं. 5ए और 6ए में से प्रत्येक पर औसत विराम पर विचार करते हुए प्रचलित प्रशुल्क स्तर पर सभी विचाराधीन वर्षों के लिए बर्थ किराया आय के परिकलन के ब्योरे भेजें।	(i) इसके निष्पादन में सुधार के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने विभिन्न घटकों की उत्तराई और लदाई दरों में वृद्धि करने की योजना बनाई है जोकि नीचे दर्शाई गई है:																								
	(ii) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविधारित ₹ 44/- के विपरीत प्रथमित विनिमय दर पर विचार करते हुए आय परिकलन अध्युनान करें।	(एमएमटी/दिन/जलयान) <table border="1"><thead><tr><th>क्र.सं.</th><th>कारों</th><th>वर्तमान</th><th>प्रस्तावित</th></tr></thead><tbody><tr><td>1.</td><td>कोयला पैनामैक्स</td><td>25000</td><td>32000</td></tr><tr><td>2.</td><td>कोयला हैंडीमैक्स</td><td>15000</td><td>20000</td></tr><tr><td>3.</td><td>कोक पैनामैक्स</td><td>10000</td><td>24000</td></tr><tr><td>4.</td><td>चूना पत्थर</td><td>15000</td><td>24000</td></tr><tr><td>5.</td><td>लौह अयस्क गुटिट्काएं</td><td>20000</td><td>25000</td></tr></tbody></table> <p>जलयानों की तेज़ी से माल उत्तराई/लदाई से प्रयोक्ता को लाभ होता है परन्तु एसडब्ल्यूपीएल बर्थ किराये से होने वाली आय में कमी आती है। बर्थ किराया आय का विस्तृत परिकलन भी भेजा गया है।</p> <p>(ii) 30 अगस्त, 2008 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरणों में आय अनुमानन विनिमय दर ₹ 48.50 पर विचार करते हुए किया गया है।</p>	क्र.सं.	कारों	वर्तमान	प्रस्तावित	1.	कोयला पैनामैक्स	25000	32000	2.	कोयला हैंडीमैक्स	15000	20000	3.	कोक पैनामैक्स	10000	24000	4.	चूना पत्थर	15000	24000	5.	लौह अयस्क गुटिट्काएं	20000	25000
क्र.सं.	कारों	वर्तमान	प्रस्तावित																							
1.	कोयला पैनामैक्स	25000	32000																							
2.	कोयला हैंडीमैक्स	15000	20000																							
3.	कोक पैनामैक्स	10000	24000																							
4.	चूना पत्थर	15000	24000																							
5.	लौह अयस्क गुटिट्काएं	20000	25000																							

(iii) वर्ष 2006–07 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत पिछले वर्षों के अनुमानों से 259 प्रतिशत अधिक अनुमानित किए गए हैं। वास्तविक आंकड़ों की उपलब्धता के अभाव में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान मरम्मत और अनुरक्षण के लिए सिविल परिसंपत्तियों के 1.5 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर के 3 प्रतिशत की अनुमति दी गई थी। वर्ष 2005–06 की मरम्मत और अनुरक्षण लागत कुल सकल प्रखंड का लगभग 1 प्रतिशत है। तथापि, वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमानन वर्ष 2005–06 के दौरान मरम्मतों और अनुरक्षण पर आई लागत के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में न्यायोचित ठहराया जा सकता है।

(iii) एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड, एवं 2005–06 में मरम्मतों और अनुरक्षण पर आई वास्तविक लागत के ब्यारे भेजे हैं जोकि नीचे तालिकाबद्द किए गए हैं:

(रुपयों में)

उपस्कर / सुविधा व्योरा	सकल प्रखंड	वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण (वर्ष 2005–06 के मंडारों सहित)	सकल प्रखंड के प्रतिशत के रूप में वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण
1. सिविल परिसंपत्तियां	40,93,46,92 9	15,76,599	0.39%
2. अभियांत्रिक परिसंपत्तियां	70,41,91,61 4	72,47,881	1.03%
3. अन्य	70,86,064	1,91,469	2.70%
कुल	112,06,24,6 07	90,15,949	0.80%

पूर्णतः अभियांत्रिकृत प्रहस्तन प्रणाली और स्वचालितकरण केवल 15 सितम्बर, 2005 से व्यवसायिक प्रयोग के लिए शुरू की गई थी। इसलिए, वर्ष 2005–06 के मरम्मत और अनुरक्षण व्यय केवल 47 माह के लिए हैं और मशीनरी के संस्थापन का प्रारंभिक स्तर है और सामान्य मरम्मतों और अनुरक्षण का वास्तविक संकेतक नहीं है। जैसे—जैसे उपस्कर पुराना होता जाता है मरम्मतों और अनुरक्षण का अनुमानन सकल प्रखंड की औसत प्रतिशतता के आधार पर किया गया है जोकि लागतों का उपयुक्त संकेत और प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस पर विचार किया जा सकता है।

(iv) मरम्मतों और अनुरक्षण के अनुमानन के समय प्रारंभिक और प्रचालन-पूर्व व्ययों को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा जाना चाहिए क्योंकि मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमानन के लिए यह प्रासंगिक मद नहीं है।

(iv) सशोधित लागत विवरणों में, अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के परिकलन के समय प्रचालन-पूर्व व्ययों को सकल प्रखंड से अलग रखा गया है।

(5). (i) सशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि व्यय का अनुमानन भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई), जोकि वर्ष 2005–06 के लिए 4.5 प्रतिशत बताया गया है, में भौजूदा गतिविधि के आधार पर ही होना चाहिए। इस संदर्भ में, कर्मचारी लागत में लगभग 8 प्रतिशत से 11 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि और विजली तथा ईंधन की इकाई लागत में लगभग 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।

(i) जैसाकि वित्तीय समाचारपत्रों में बताया जा रहा है, वर्तमान में महंगाई दर 5 प्रतिशत से अधिक है और इसलिए हमारे द्वारा सुविधारित 5 प्रतिशत वृद्धि अधिक नहीं है और इसकी अनुमति दी जाए।

(ii) (क). वर्ष 2007–08 के लिए प्रत्यक्ष श्रमिकों की संख्या में लगभग 48 प्रतिशत की वृद्धि और वर्ष 2008–09 के लिए दूसरी 19 प्रतिशत वृद्धि के अनुमानन के कारण स्पष्ट करें।

(क). कुल कर्मचारी लागत का विस्तृत परिकलन इसके प्रशुल्क प्रस्ताव में दिया गया है। यह देखा जा सकता है कि केवल 5 प्रतिशत की महंगाई दर प्रति एमटी दर के अनुमानन में अंगीकृत की गई है। कुल लागत में उच्चतर वृद्धि का कारण वर्ष 2007–08 और 2008–09 में अनुमानित यातायात में वृद्धि विशेषतः हस्तचालन द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले इस्पात निर्यातों जैसे एचआर कोइल, स्लैब के प्रहस्तन के कारण है। प्रपत्र 3ख में उल्लिखित कर्मचारियों की संख्या केवल अनुमानित पूर्वानुमान हैं और प्रति कर्मचारी औसत लागत उपयुक्त से विपरित आंकड़े हैं। निर्यात कार्गो प्रहस्तन के लिए अंगीकृत प्रति एमटी दरें प्रचलित बाजार दरों के आधार पर अनुमान हैं।

(ख). जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल के तर्कों में कहा गया है कि यह वृद्धि अनुमानित यातायात में वृद्धि के कारण है,

(ख). अनुमानित यातायात में वृद्धि मुख्यतः स्टील स्लैबों और एचआर कोइल के निर्यात के कारण है। इस समय

	<p>उल्लेखनीय है कि अंतोरिक्त कर्मचारियों पर लागत वृद्धि बढ़े हुए यातायात पर आएगी और प्रति कर्मचारी लागत अनुमानन में सुविचारित वृद्धि कारक से परे अधिक भिन्न नहीं हो सकती। इस तर्क के आलोक में, कृपया वर्ष 2005-06 के लिए प्रतिवेदित थोक मूल्य सूचकांक 4.5 प्रतिशत की अनुत्त से परे प्रत्येक वर्ष की औसत कर्मचारी लागत में अनुमानित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें।</p>	<p>नियोजित कम श्रमिक मूलतः अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली द्वारा बत्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए है। इसलिए, नियोजित कार्गो के प्रहस्तन के लिए, जिसमें अधिक श्रमिकों की आवश्यकता होती है, अधिक विशेषज्ञ श्रमिक बल का नया समूह नियोजित किया जाना है। ऐसे कर्मचारियों की औसत लागत अधिक है। इसलिए, दरों में वृद्धि की अनुमानित कार्गो थपुट में वृद्धि से तुलना नहीं की जा सकती। इसने वर्ष 2005-06 के दौरान भुगतान किए गए श्रमिक प्रभारों के विवरण पक्ष-वार/कार्य आदेश-वार और अनुमानित श्रमिक लागत के विस्तृत परिकलन भेजे हैं।</p>
	<p>(iii). चंकि प्रत्यक्ष और अनुरक्षण श्रमिकों की सेवाएं आउटसोर्सिंग के माध्यम से लिए जाने का प्रस्ताव है, इसलिए कृपया प्रत्यक्ष और अनुरक्षण श्रम लागत के अनुमानन को सही ठहराने के लिए ऐसी सेवाएं प्रदान करने वाली एजेंसियों के साथ हुए करार की प्रतियां भेजें।</p>	<p>(iii). व्यापार जगत की पद्धतियों के अनुसार, करारों को ठीक प्रकार निविदित किया गया था और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपेक्षित दरों और सेवाओं के आधार पर पक्षों का घटन किया गया था। तत्पश्चात, इसने श्रम सेवा उपलब्ध कराने वाली एजेंसियों के साथ हुए करारों की प्रति और तैनात किए गए कर्मचारियों की संख्या भेजी है।</p>
	<p>(iv). (क). पिछले वर्ष की अपेक्षा वर्ष 2006-07 के दौरान बिजली की इकाई लागत 150 प्रतिशत अधिक अनुमानित की गई है। इसी प्रकार, अनुवर्ती दो वर्षों के लिए भी बिजली की इकाई खपत में लगभग 3 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। प्रति टन कार्गो के प्रहस्तन पर बिजली की खपत में भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(iv). (क). वर्ष 2005-06 में उल्लिखित बिजली लागत केवल छह माह के लिए है, क्योंकि अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली सितम्बर, 2005 में शुरू हुई थी। इसलिए, वर्ष 2006-07 के पूरे वर्ष के अनुमानों के साथ इसकी तुलना नहीं की जा सकती। भरीनरी के चलने, नहीं चलने और नियोजित कार्गो के प्रहस्तन के लिए गैन्ड्री क्रेनों और ओवर हेड क्रेनों की प्रस्तावित तैनाती के कारण बिजली खपत में लगभग 3 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।</p>
	<p>(ख). यदि वर्ष 2005-06 के छह माह (अर्थात् अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली के शुरू होने के पश्चात) के वास्तविक आंकड़ों, जोकि वार्षिक लेखों में ₹ 0 57.19 लाख प्रतिवेदित किए गए हैं, को आधार के रूप में लिया जाए, एसडब्ल्यूपीएल का यह स्पष्टीकरण स्वीकार करते हुए कि यह अवधि पूर्णतः अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली का प्रतिनिधित्व करती है, बिजली लागत पूरे वर्ष 2005-06 के ₹ 0 114.38 लाख आएगी। यातायात वृद्धि और बिजली की इकाई दर में 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के समायोजन के पश्चात वर्ष 2006-07 के लिए अनुमान ₹ 0 162 लाख होने चाहिए। इसके विपरीत, वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 0 265 लाख की अनुमानित बिजली लागत का औचित्य सिद्ध करें। अनुवर्ती वर्षों के लिए बिजली लागत की समीक्षा भी की जाए और उपर्युक्त तर्क के आलोक में संशोधित करें।</p>	<p>(ख). यदि वर्ष 2005-06 के छह माह (अर्थात् अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली के शुरू होने के पश्चात) के वास्तविक आंकड़ों, जोकि वार्षिक लेखों में ₹ 0 57.19 लाख प्रतिवेदित किए गए हैं, को आधार के रूप में लिया जाए, एसडब्ल्यूपीएल का यह स्पष्टीकरण स्वीकार करते हुए कि यह अवधि पूर्णतः अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली का प्रतिनिधित्व करती है, बिजली लागत पूरे वर्ष 2005-06 के ₹ 0 114.38 लाख आएगी। यातायात वृद्धि और बिजली की इकाई दर में 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के समायोजन के पश्चात वर्ष 2006-07 के लिए अनुमान ₹ 0 162 लाख होने चाहिए। इसके विपरीत, वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 0 265 लाख की अनुमानित बिजली लागत का औचित्य सिद्ध करें। अनुवर्ती वर्षों के लिए बिजली लागत की समीक्षा भी की जाए और उपर्युक्त तर्क के आलोक में संशोधित करें।</p>
	<p>(v). (क). प्रति टन प्रहस्तित कार्गो पर जल की खपत (अर्थात् 2005-06 के दौरान प्रति टन कार्गो पर 0.02 लिटर से वर्ष 2006-07 के लिए प्रति टन कार्गो पर 0.08 लिटर) में 300 प्रतिशत वृद्धि के अनुमान के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(v). (क). टर्मिनल केवल सितम्बर, 2005 में शुरू किया गया था। सितम्बर, 2005 से पहले जल छिड़काव का कार्य ठेकेदारों के माध्यम से किया जा रहा था जोकि पानी लाने का कार्य भी करते थे। उसके पश्चात, जल एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त किया जा रहा है और अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से छिड़काव किया जाता है। इसलिए, वर्ष 2005-06 की जल की लागत केवल छह माह के लिए थी और इसकी तुलना आगामी वर्षों के अनुमानों से नहीं की जा सकती।</p>
	<p>(ख). एमओपीटी से जल प्राप्त करने की लागत ₹ 0/- प्रति केएल अनुमानित है जबकि शेष बाजार से पानी प्राप्ति पर लागत ₹ 105/- केएल अनुमानित है। पानी की प्राप्ति की इकाई दर में इतनी अधिक भिन्नता के कारण स्पष्ट करें और दस्तावेजी समर्थक साक्ष्य प्रस्तुत करें।</p>	<p>(ख). एमओपीटी द्वारा आपूर्ति जल सीवरेज शोधित जल है। बाजार से प्राप्ति किया गया जल सामान्य स्रोतों से होता है। इसलिए जल प्राप्ति की लागत में भिन्नता है। गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा उल्लिखित मानकों के अनुसार प्रदूषण को नियंत्रण में रखने के लिए प्रतिदिन लगभग 900 से 1000 केएल जल की आवश्यकता होती है। औसत लगभग 300 से 450 केएल जल एमओपीटी से प्राप्ति किया जाता है और शेष बाजार से प्राप्ति किया जाता</p>

		<p>है। मौग के बढ़ने से बाजार लागत बढ़कर रु 105/- से रु 130/- हो गई है। तथापि, हमने हमारे प्रस्ताव में केवल रु 105/- प्रति केल की दर से लागत परिकलित की गई है। इसने अनुमान को प्रमाणित करने के लिए आपूर्तिकर्ता से प्राप्त बिलों और ऑफरों की प्रतिलिपियां भेजी हैं। इस अनुमान का विस्तृत परिकलन भेजा गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, 5 प्रतिशत की महंगाई कारक पानी की प्रति इकाई लागत पर लागू होता है।</p>
	(vi).	<p>कृपया पुष्ट करें कि वर्ष 2005–06 से 2008–09 के पद्टा किराया अनुमानन लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p>
	(vii). (क).	<p>वर्ष 2008–07 के लिए रु 98.35 प्रति घन मीटर की निकर्षण लागत के अनुमानन का आधार किए गए/प्राप्त ऑफर के दस्तावेजी साक्ष्य से प्रमाणित करें।</p>
	(ख).	<p>एमओपीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य वर्ष 2004–05 के लिए रु 30/- प्रति घन मीटर निकर्षण दर दर्शाते हैं। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2005–06 के लिए निकर्षण अनुरक्षण के संबंध में हुए व्यय के संदर्भ में बिल भेजें। निकर्षण कम्पनी के साथ वर्ष 2008–07 के लिए किया गया करार भी भेजें।</p>
(8).	(i).	<p>स्पष्ट करें कि टर्मिनल द्वारा तदनुरूपी वर्ष के दौरान लाइसेंस करार में यथा परिकलित 5 एमएमटी वार्षिक की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट प्रहसित नहीं करने से वर्ष 2008–07 और 2007–08 में से प्रत्येक वर्ष के लिए रु 12 करोड़ की उच्चतम सीमा पर रॉयल्टी भुगतान की वसूली के लिए प्रशुल्क संशोधन का बोझ प्रयोक्ताओं पर क्यों डाला जाए।</p>
	(ii).	<p>लागत विवरण में रॉयल्टी अनुमानन लाइसेंस करार की शर्तों और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार भी नहीं पाया गया है। एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के खंड 7.3.4.3 के अनुसार, व्यवसायिक प्रचालन की तारीख (जोकि 15 सितम्बर, 2005 प्रतिवेदित की गई है) से 36 माह तक लाइसेंसधारी को कार्गी प्रहस्तन प्रभारों का 18 प्रतिशत रॉयल्टी के रूप में लाइसेंसदाता को अदा करना होता है और 37वें माह से आगे के लिए लाइसेंसधारी द्वारा लाइसेंसदाता को देय रॉयल्टी की मात्रा निर्धारित करने के लिए विशिष्ट तरीका निर्धारित है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निर्दिष्ट व्यवसायिक प्रचालन शुरू होने की तारीख के आधार पर, व्यवसायिक प्रचालन की तारीख से 37वां माह 16 सितम्बर, 2008 से शुरू होगा। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि एसडब्ल्यूपीएल ने लाइसेंस करार में निर्धारित पद्धति पर आधारित उच्चतम स्तर की रॉयल्टी की भुगतान की शर्त वर्ष 2008–07 से स्वतः क्यों लागू कर दी।</p>
	(iii).	<p>लाइसेंस करार के खंड 7.3.4.3 के अधीन (घ) में उपबंध रु 12 करोड़ वार्षिक आय दर्शाते हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि इसे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय राजस्व भाग के रूप में क्यों लिया गया है।</p>
	(iv).	<p>पद्टा किराये की गणना केवल पद्टा करार के अनुसार की गई थी। लाइसेंस करार के अनुसार, इसने एमओपीटी को वित्तीय वर्ष 2006–07 के लिए रु 2.16 करोड़ का भुगतान किया है।</p>
	(v).	<p>पद्टा किराये की गणना केवल पद्टा करार के अनुसार की गई थी। लाइसेंस करार के अनुसार, इसने एमओपीटी को वित्तीय वर्ष 2006–07 के लिए रु 2.16 करोड़ का भुगतान किया है।</p>
	(vi).	<p>वित्तीय वर्ष 2005–06 के लिए, इसने बंध पॉकेटों के निकट 77,370 घन मीटर की निकर्षण व्यवस्था रु 95/- प्रति घन मीटर ईंधन वृद्धि लागत अतिकरक्त की दर से की गई। अनुमान इस दर पर 5 प्रतिशत महंगाई कारक के साथ लगाए गए हैं। इसने बिल की प्रतिलिपि भेजी है।</p>
	(vii). (क).	<p>वित्तीय वर्ष 2005–06 के लिए, इसने बंध पॉकेटों के निकट 77,370 घन मीटर की निकर्षण व्यवस्था रु 95/- प्रति घन मीटर ईंधन वृद्धि लागत अतिकरक्त की दर से की गई। अनुमान इस दर पर 5 प्रतिशत महंगाई कारक के साथ लगाए गए हैं। इसने बिल की प्रतिलिपि भेजी है।</p> <p>(ख). एमओपीटी द्वारा जारी किए गए पत्रों की प्रतिलिपियां वर्ष 2005–06 के लिए परिकलन के साथ भेजी गई हैं। इस पत्र के अनुसार, एमओपीटी द्वारा सहमत स्तर से अधिक अतिरिक्त निकर्षण के लिए एमओपीटी को देय वर्ष 2005–06 की निकर्षण लागत है। ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) से प्राप्त बिलों के रूप में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष्य अक्टूबर, 2004 से संबंधित हैं। इसने डीसीआई के साथ हुए करार की कोई प्रति अथवा वर्ष 2006–07 के दौरान हुए व्यय का कोई बिल नहीं भेजा है।</p>
	(i).	<p>प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के पश्चात भी, तीन वर्षों 2008–07 से 2008–09 के लिए रु 13.11 करोड़ का निवाल औसत घाटा होगा। इससे प्रमाणित हो जाता है कि रॉयल्टी का बोझ ग्राहकों पर नहीं डाला जा रहा है, परंतु टर्मिनल को यह घाटा वहन करना होगा।</p>
	(ii).	<p>लाइसेंस करार के खंड 7.3.3 में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट प्राप्त करने के लिए समय सीमा एसडब्ल्यूपीएल को लाइसेंसशुदा परिसरों के हस्तांतरण की तारीख से 66 माह विनिर्दिष्ट है और उसके पश्चात रॉयल्टी खंड 7.3.4.3 के उपबंध के अनुसार देय है। हस्तांतरण की तारीख के बारे में एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल के बीच विवाद है। विवाद द्वारा इस लंबित विवाद के समाधान के लिए, दिनांक 23 जून, 2003 के अनुपूरक करार द्वारा पत्तन टर्मिनल के निर्माण और विकास के लिए समय-सीमा 8 मार्च, 2004 तक बढ़ाने के लिए सहमत था बशर्ते स्थिति स्पष्ट करने के साथ-साथ लाइसेंसधारी को खंड 7.3.4.3 में यथा निर्धारित रॉयल्टी भुगतान 37वें माह 8 नवम्बर, 2002 से (अर्थात् 9 नवम्बर, 2005 से) मासिक आधार पर करना होगा। उक्त अनुपूरक करार की प्रतिलिपि प्रस्ताव के साथ भेजी गई है। प्रपत्र 3क में प्रदर्शित रॉयल्टी आंकड़े लाइसेंस करार की शर्त के अनुसार बताया गया है।</p>
	(iii).	<p>यदि खंड 7.3.4.3 की सभी मदें के से घ एक मानी जाती हैं तो मद 'घ' में प्रयुक्त शब्दावली "रु 12 करोड़ की वार्षिक आय" को रु 12 करोड़ के देय राजस्व भाग के रूप में लिया जाना चाहिए।</p>

	<p>(iv). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, यदि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पत्तन स्थानी एमओपीटी को देय राजस्व भाग की वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रशुल्क निर्धारण में नहीं लिया जाता है तो इससे होने वाली संभावित दर्शाएं। लाइसेंस करार के अनुसार देय राजस्व भाग और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार स्वीकृति योग्य रॉयल्टी का विस्तृत परिकलन भेजें।</p>	<p>(क). चूंकि, हमारे मामले में, करार पर 29 जून, 2003 से पहले हस्ताक्षर किए गए थे, इसलिए रॉयल्टी/राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत की यथा स्वीकार्य मद के रूप में लिया जाना चाहिए।</p> <p>(ख). लाइसेंस करार के खंड 7.3.4.3 'मासि रॉयल्टी भुगतान' के अनुसार, रॉयल्टी चार विभिन्न परिणामों के अधिकतम के रूप में निर्धारित की गई है जिसमें से एक राजस्व भाग की मात्रा अथवा प्रतिशत होने के बावजूद रु0 12,00,20,500 है।</p> <p>(ग). यद्यपि दूसरे उच्चतर बोलीदाता द्वारा उत्तिष्ठित दर 13.10 प्रतिशत कम थी, परंतु लाइसेंसधारी को लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम रु0 12 करोड़ अदा करने पड़ते। इसपर विचार करते हुए, इस आंकड़े तक की रॉयल्टी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन लागत की स्वीकार्य मद के रूप में विचार किए जाने के लिए पात्र हो जाएगी। यदि इसपर विचार नहीं किया जाता है तो एसडब्ल्यूपीएल को नुकसान उठाना होगा।</p> <p>(घ). जब कम से कम रु0 12 करोड़ और 15 प्रतिशत आरओसीई की रॉयल्टी पर विचार किया जाता है तो वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर 3 वर्षों (2007-08 से 2009-10)/4 वर्षों (2006-07 से 2009-10) के कार्यगत परिणाम 27.67 प्रतिशत/21.36 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। जब रॉयल्टी पर विचार नहीं किया जाता है तो यही तरीका जारी रहेगा और 11.73 प्रतिशत/5.93 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाएगा। इसका अर्थ यह हुआ कि आरओसीई पूरा वसूल नहीं किया गया है। इसके अलावा, किसी भी मामले में रॉयल्टी पत्तन को भुगतान की जानी होगी और इससे एसडब्ल्यूपीएल को कम से कम रु0 12 करोड़ जमा अप्रभार्य आरओसीई का नुकसान उठाना होगा।</p>
(7).	<p>(i). (क). पिछले तत्संबंधी वर्षों की अपेक्षा वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए बीमा लागत में लगभग 96 प्रतिशत और 36 प्रतिशत वृद्धि के अनुमानन के कारणों का वर्ष 2004-05 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए वास्तविक बीमा लागत के संदर्भ में औचित्य सिद्ध करें। इसकी पुष्टि भी करें कि यह लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p> <p>(ख). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए बीमा लागत के अनुमानन में वृद्धि करने के कारण स्पष्ट करें, जब इन वर्षों के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं है। परिसंपत्तियों के मूल्यहास के कारण वास्तव में बीमा लागत कम होनी चाहिए। लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2005-06 और 2006-07 के बीमा लागत अनुमानन को तर्कसंगत ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेज भी भेजें।</p>	<p>(i). (क). बीमा लागत वर्ष के दौरान पूंजीकृत परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर आधारित है।</p> <p>(ख). यह टर्मिनल व्यवसायिक प्रयोग के लिए केवल सितम्बर, 2005 में शुरू किया गया था। इसलिए, वर्ष 2005-06 के दौरान आई बीमा लागत वर्ष के उस भाग और परिसंपत्तियों, जिन्हें केवल उस वर्ष के दौरान पूंजीकृत किया गया था, के लिए थी। इसलिए, वर्ष 2005-06 की बीमा लागत की तुलना वर्ष 2006-07 के अनुमानों से नहीं की जा सकती। वर्ष 2006-07 के लिए बीमा लागत का परिकलन विभिन्न योजनाओं के लिए दर्य कुल प्रीमियम पर आधारित है।</p> <p>(ग). सभी बीमा योजनाएं लाइसेंस करार के खंड 10.8.1 के अनुसार हैं।</p> <p>(घ). विभिन्न योजनाओं और शामिल लागत के व्योरे को दर्शाने वाला विवरण अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए भेजे गए हैं।</p>

	(ii). भवुदी पोतों को होने वाले नुकसानों के लिए मरीन पोत और दौलत की योजना स्पष्ट करें जिसके लिए ₹ 0.840 लाख अनुमान लगाया गया है। लाइसेंस करार से यह स्पष्ट नहीं होता है कि क्या ऐसे नुकसानों से सुरक्षा कवर के लिए कोई प्रावधान है। कृपया इस अनुमान को तर्कसंगत रहस्यने के लिए वर्ष 2005–06 के दौरान लिए गए प्रासंगिक बीमा कवर की प्रतिलिपि भेजें।	(ii). मरीन पोत खोल की योजना मोसमी बदलावों के कारण अथवा भारी हवा/झंझा के कारण, जोकि गोवा में लगातार होते रहते हैं, पोत/फ्लोटिंग क्रॉफ्ट बर्थ से टकराते हैं और इससे बर्थ पर पड़ने वाले प्रभाव से बर्थों और मशीनों की सुरक्षा के लिए है।
(8).	(i). वर्ष 2005–06 की छह माह की अवधि के इसके लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रशासनिक व्यय (बीमा और लाइसेंस शुल्क के अलावा) ₹ 0.84.78 लाख प्रतिवेदित हैं। इसके विपरीत, लागत विवरण में वर्ष 2005–06 के लिए प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय तथा सामान्य उपरिव्यय ₹ 0.565 लाख (वास्तविक आंकड़ा) पर विचार किया गया है। वर्ष 2005–06 के छह माह के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में इस आंकड़े में महत्वपूर्ण भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	(i). पिछले दो वित्तीय वर्षों के दौरान मानव संसाधन और प्रशासन व्ययों का बड़ा हिस्सा पूंजीकृत किया गया था और इसलिए केवल शेष हिस्सा ही राजस्व लेखा नामे किया गया है। वर्ष 2005–06 (जाँच और व्यवसायिक प्रचालन) के लिए कुल व्यय (राजस्व लेखा पर आरोपित) ₹ 0.190 लाख है जैसाकि अनुबंध-1 ('प्रशासन' पत्र) के रूप में संलग्न संशोधित प्रपत्र 3क में दर्शाया गया है। सकल प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों में वर्ष 2005–06 के लए प्रशासनिक लागतों के अधीन ₹ 0.537 लाख का पूंजीकृत भाग शामिल है। चूंकि अब व्यवसायिक प्रचालन शुरू हो चुके हैं इसलिए अनुवर्ती वर्षों की सभी लागतों को राजस्व से प्रभारित किया जाना चाहिए। ऊपर उल्लिखित वर्ष 2005–06 के सकल आंकड़ों की तुलना में अनुमानित लागतें अधिक नहीं हैं।
	(ii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में उस उपबंध के अनुसार जो वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक के 4.5 प्रतिशत पर व्यय में वृद्धि की अनुमति प्रदान करता है, पिछले वर्ष की अपेक्षा वर्ष 2006–07 के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों में 82 प्रतिशत वृद्धि अनुमानन के कारणों का औचित्य सिद्ध करें। प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का विस्तृत व्योरा भी भेजें।	(ii). वर्ष 2005–06 में दी गई लागते वर्ष के केवल एक भाग के लिए हैं और इसलिए इनकी तुलना आगामी वर्षों के आंकड़ों से नहीं की जा सकती। इसने अनुमानन में सुविचारित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों का विस्तृत व्योरा भेजा है।
(9).	पुष्टि करें कि मूल्यहास की गणना कम्पनी अधिनियम के अनुसार अग्रीकृत मानकों के साथ स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर आधारित है अथवा रियायती करार में निर्धारित जीवन मानकों पर आधारित है, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार जो भी अधिक हो।	मूल्यहास की गणना कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची-XIV में उल्लिखित दरों और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।
(10).	(i). प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में चरण-3 में ₹ 0.17.50 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया गया था। इसके विपरीत, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006–07 के दौरान ₹ 0.81.62 करोड़ की पूंजी निवेश योजना प्रस्तावित की है। इसकी प्रारंभिक परियोजना लागत के संदर्भ में पूंजी निवेश में ऐसी भारी भिन्नता के कारणों और इसके प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव/परियोजना लागत में अपरिकल्पित ₹ 0.35 करोड़ में कंक्रीट प्लेटफार्म का निर्माण प्रस्तावित करने के कारणों का भी इस तथ्य के आलोक में औचित्य सिद्ध करें कि एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान क्षता स्तर प्राप्त करने का अनुमान नहीं लगाया है और 5 एमएमटी वार्षि की न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट वर्ष 2008–09 तक है।	(i). प्रारंभ में प्रस्तावित चरण-3 में निवेश कार्गो प्रहरस्तरन और बर्थ सं. 5ए के लिए अन्य समर्थक प्रणाली के लिए था। चरण-3 में अब परिकल्पित निवेश में ₹ 0.35 करोड़ की लागत से कंक्रीट प्लेटफार्म का निर्माण और जलयान का माल उतारने/लदाई वालों की प्राप्ति और रेल से निर्यात कार्गो की उताराई करने वाली छह गेन्ड्री क्रेनों और हमारे प्रशुल्क प्रस्ताव में स्पष्ट कारणों के लिए संबंधित कार्यों को शामिल किया गया है।

उदधारण के लिए प्रारंभिक तकनीकी प्रस्ताव गेंदिअन वॉल सोल्यूशन्स इस्टेमाल कर रहा था, बर्थ के पीछे कुछ क्षेत्र खाली छोड़ने से पानी रह जाएगा और जल क्षेत्र स परे कुछ क्षेत्र 2 एमटी प्रति वर्ग मीटर (जल क्षेत्र से 20 से 35 मीटर) के भंडारण योग्य हो जाएगा। इस प्रस्तावित कंक्रीट प्लेटफार्म से संपूर्ण रियायत अवधि के लिए अप्रयुक्त रहने वाला अन्यथा क्षेत्र अब 10 एमटी प्रति वर्ग मीटर की क्षमता से कार्गो के भंडारण के लिए प्रयोग हेतु उपलब्ध होगा। कंक्रीट प्लेटफार्म के निर्माण से कार्गो प्रचालनों के लिए यह क्षेत्र उपलब्ध हो सकेगा और न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट को पूरा करने में मदद मिलेगी।

	(ii). एमओपीटी में बर्थ सं. 5ए और 6ए में इसके प्रचालनों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए पूंजी व्यय के दस्तावेज़ी प्रमाण भेजें।	(ii). 31 मार्च, 2006 को तुलन पत्र की अनुसूची उस तारीख को सकल प्रखंड दर्शाती है जोकि प्रपत्र 4क से मेल खाती है।
	(iii). (क). वर्ष 2006–07 के दौरान 81.62 करोड़ के प्रस्तावित निवेश के संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि इस निवेश का प्रभाव क्षमता में संवर्धन, अतिरिक्त यातायात/व्यवसाय, इकाई प्रचालन लागत में कमी अथवा प्रचालन दक्षता में किसी सुधार के रूप में पड़ेगा। यदि एसडब्ल्यूपीएल को मात्रा में किसी वृद्धि, इकाई लागत में कमी क्षमता में कमी का अनुमान नहीं है तो कृपया औचित्य सिद्ध करें कि इस प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश का बोझ प्रशुल्क पर व्ययों डाला जाए।	(iii). (क). वर्ष 2006–07 में रु0 81.62 करोड़ निवेश करने के मुख्य कारण स्थायी रूप से बेकार रहे, बेकार पड़े भंडारण क्षेत्र और न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के प्रहस्तन के लिए उपस्कर प्राप्ति/अन्य रेल संबंधी और अन्य सुविधाओं के लिए क्षत्र तैयार करना है। उत्तराई/लदाई दरे यथा पूर्व उल्लिखित वृद्धि के लिए अनुमानित है। इससे बर्थ किराया प्रीआरों में कमी आएगी और इससे समुद्र यात्रा लागत कम करने में ग्राहकों को मदद मिलेगी।
	(ख). वर्ष 2006–07 के दौरान के लिए प्रस्तावित रु0 81.62 करोड़ के पूंजी व्यय के दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें।	(ख). वर्ष 2006–07 के लिए अनुमानित उपरिव्यय के ब्योरे और उस तारीख को जारी किए गए खरीद आदेशों/कार्य आदेशों के ब्योरे भेजे गए हैं।
	(iv). प्रपत्र 2क में कहा गया है कि लाइसेंस करार के अनुसार टर्मिनल की क्षमता 5 एमएमटी है। लाइसेंस करार में कहा गया है कि 5 एमएमटी लाइसेंसधारी द्वारा प्राप्त किया जाने वाला न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट टर्मिनल की क्षमता नहीं है। वास्तव में, क्षमता सदैव न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से अधिक होगा। कृपया प्रत्येक वर्ष के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश पर विचार करते हुए टर्मिनल की कल्पित क्षमता का विस्तृत परिकलन भेजें। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रत्याशित उत्पादकता सुधारों को भी अनुमानाधीन प्रत्येक वर्ष की क्षमता का परिकलन करते समय लागू किया जाए।	(iv). बर्थ की लंबाई, अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली और अन्य सुविधाओं, और उपलब्ध सीमित भंडारण क्षेत्र से यह टर्मिनल 5 एमएमटी के इस न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट का प्रहस्तन कर सकता है। सीमा कारक घाट क्षेत्र में वायाताओं के कारण रेल द्वारा निष्क्रमण की दर है। आज, वर्तमान निष्क्रमण 58 वैगानों के घार रैकों की दैनिक औसत, प्रत्येक 62 एमटी वहन क्षमता वर्ष में 350 दिनों के लिए है। इससे 5,034 एमएमटी की वार्षिक क्षमता/थ्रुपुट मिलती है। भारतीय रेलवे जिसके साथ इस मामले को आगे बढ़ाया गया था, ने क्षमता को बढ़ाने और रैकों के अधिक परिचालन व्यवस्थित करने के लिए ट्रैकों को डबल कर और स्टेशनों और क्रासिंग में लूप लाइनें बिछाकर शुरूआती कदम उठाए हैं। इन सुधारों के वर्ष 2009 तक पूरा होने की उम्मीद है। टर्मिनल की क्षमता वर्ष 2009–10 तक लगभग 7.50 एमएमटी वार्षिक तक बढ़ जाएगी।
	(v). प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने विशेष रूप से उल्लेख किया था कि प्रारंभिक व्ययों के परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा जाए और इसे अन्य निजी टर्मिनलों में किए गए व्यवहार के अनुसार संपूर्ण परियोजना अवधि में फैलाते हुए अलग से अवश्य दर्शाएं और एसडब्ल्यूपीएल ने तदनुसार अनुमान संशोधित किए थे। परिशिष्ट–2 के पैरा 2.3 के वर्तमान प्रस्ताव में कहा गया है कि लाइसेंस शुल्क और प्रचालन–पूर्व व्ययों को परिसंपत्तियों की लागत में विभाजित किया जाता है। इस प्राथमिक लागत पर मूल्यहास का दावा करने के अलावा, एक पृथक प्रविष्टि प्रतिवर्ष बट्टा खाते में डाले गए प्राथमिक व्ययों के बारे में प्रपत्र 3क में लाली जाती है जिससे उसी घटक की दोगुनी गणना की जा सकती है। एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि इस प्राथमिक व्यय को परिसंपत्ति के सकल प्रखंड से अलग रखें और इसे परियोजना की शेष अवधि में विस्तारित करते हुए इस संबंध में पृथक प्रविष्टि दर्शाएं। इस प्राधिकरण द्वारा सुझावित व्यवहार के अनुसार परिणित किए जाने वाले तदनुरूपी आंकड़ों के साथ वर्ष 2004–05 और 2005–06 की लेखा बहियों के अनुसार सकल प्रखंड, मूल्यहास और निवल प्रखंड का समाधान भी करें।	(v). तुलन–पत्र में विविध व्यय के भाग के रूप में दर्शाए गए प्राथमिक व्यय को कम्पनी के निगमन और पंजीकरण के लिए खर्च किया गया था। लेखांकन मानक के अनुसार, यह लागत एक बार की लागत है और दस वर्षों में परिशोधित की जा सकती है। जसा पहले बताया गया था इसे अचल परिसंपत्तियों पर लादा नहीं गया है। सिविल कार्यों के प्रखंड पर मूल्यहास के भाग के रूप में, प्रभावी प्रचालन–पूर्व व्यय को संशोधित प्रशुल्क दिशा–निर्देशों के अधीन यथापेक्षित संपूर्ण लाइसेंस अवधि में बांट दिया गया था। तथापि, संशोधित लागत विवरण में, प्रचालन–पूर्व व्यय को सकल प्रखंड से अलग रखा गया है और संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विभाजित प्राथमिक व्ययों के साथ जोड़ दिया गया है।

(11).	<p>(i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्यगत पूँजी के परिकलन के समय विविध उधारकर्ताओं को दो माह की संपदा आय और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित करता है। दो माह के कुल राजस्व पर विविध उधारकर्ताओं का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है।</p>	<p>(1). विविध उधारकर्ताओं संबंधी दिशा-निर्देश केरल महापत्तनों के लिए प्रासंगिक है क्योंकि पोत संबंधित और कारों संबंधित प्रभार तत्काल बसूल किए जाते हैं और केवल संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभार बिल आय की मर्दे हैं। इसके मामले में सभी प्रभार प्रयोक्ताओं को बिलों में दिए जाते हैं। इसलिए कार्यगत पूँजी के परिकलन के लिए सुविचारित दो माह की कुल आय उपयुक्त है और स्वीकार किया जा सकता है।</p>																						
	<p>(ii). कृपया वर्ष 2006-07 के लिए भंडारों की खपत के अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए भंडारों और पुर्जी के लिए अब तक प्रस्तुत किए गए आदेशों का दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।</p>	<p>(ii). लागत और भंडारों की प्राप्ति के लिए खरीद आदेशों/करारों के ब्योरे प्रदर्शित करने वाला विवरण भेजा गया है। यह दर्शाता है कि वर्ष 2006 के प्रथम चार माह (अप्रैल से जुलाई) के लिए ₹ 0.172 लाख कीमत के भंडार प्राप्त किए गए थे।</p>																						
(12).	<p>लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार, परियोजना अवधि की समाप्ति पर एसडब्ल्यूपीएल के पास उपलब्ध प्रतिभूति जमा प्रतिलाभ का लाभ वर्षों बांटा जाए और ऋण को प्रचलित पीएलआर/लागत पर छूट करक लागत करते हुए लाइसेंस की शेष अवधि में विस्तारित करें, जैसाकि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान किया गया था।</p>	<p>प्रतिभूति जमा प्रतिलाभ का लाभ संशोधित लागत विवरण में सम्मिलित किया गया है।</p>																						
(13).	<p>वर्ष 2004-05 और 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते हुए प्रपत्र 7 के साथ-साथ निम्नलिखित टिप्पणी के आलोक में अनुमान संशोधित करें:</p> <p>(i). कॉलम 'वर्तमान प्रशुल्क' में दिए गए आंकड़े विशेषतः प्रचालन लागत, इक्विटी पर प्रतिलाभ आदि सितम्बर, 2004 के हमारे पिछले आदेश में सुविचारित अनुमानों से सही करें।</p>	<p>पूरे वर्ष के लिए विस्तारित वित्तीय वर्ष 2004-05 के लेखे प्रपत्र-7 में दिए गए हैं। प्रैविट्स कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित वित्तीय वर्ष 2005-06 के लेखे भी भेजे गए हैं।</p> <p>संशोधित प्रपत्र-7 निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="5" style="text-align: right;">(रुपए लाखों में)</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">वर्ष</th> <th rowspan="2">वास्तविक निवल अधिशेष/निवल घाटा</th> <th rowspan="2">अनुमानित अधिशेष/निवल घाटा</th> <th colspan="2">भिन्नता</th> </tr> <tr> <th>रुपए लाखों में</th> <th>प्रतिशत में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>(-) 229</td> <td>(-) 182</td> <td>(-) 47</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>588</td> <td>311</td> <td>277</td> <td>89%</td> </tr> </tbody> </table>	(रुपए लाखों में)					वर्ष	वास्तविक निवल अधिशेष/निवल घाटा	अनुमानित अधिशेष/निवल घाटा	भिन्नता		रुपए लाखों में	प्रतिशत में	2004-05	(-) 229	(-) 182	(-) 47	26%	2005-06	588	311	277	89%
(रुपए लाखों में)																								
वर्ष	वास्तविक निवल अधिशेष/निवल घाटा	अनुमानित अधिशेष/निवल घाटा	भिन्नता																					
			रुपए लाखों में	प्रतिशत में																				
2004-05	(-) 229	(-) 182	(-) 47	26%																				
2005-06	588	311	277	89%																				
	<p>(ii). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के विपरीत, वर्ष 2004-05 और 2005-06 की वास्तविक स्थिति तत्संबंधी वार्षिक लेखों से विधिवत् मिलान करते हुए दर्शाएं।</p>	<p>(iv). चूंकि वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़े केवल छह माह की अवधि सितम्बर, 2005 से मार्च, 2006 के लिए हैं, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल जाँच प्रचालन अवधि के साथ-साथ व्यवसायिक प्रचालन के पश्चात की अवधि के लिए सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित पूरे वित्तीय वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखे भेजें।</p>																						
	<p>(iii). चूंकि वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़े केवल छह माह की अवधि सितम्बर, 2005 से मार्च, 2006 के लिए हैं, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल जाँच प्रचालन अवधि के साथ-साथ व्यवसायिक प्रचालन के पश्चात की अवधि के लिए सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित पूरे वित्तीय वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखे भेजें।</p>	<p>(iv). चूंकि एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच बीओओटी करार 11 अप्रैल, 1999 को हुआ था, इसलिए रॉयलटी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के इस खंड 2.8.1 के अनुसार सुविचारित की जा सकती है।</p>																						
(14).	<p>प्रस्ताव के पृष्ठ 21 में बताया गया है कि प्रशुल्क संशोधन लागत पर विचार करते हुए प्रस्तावित किया गया है जिसे बाजार वहन कर सके। इस संबंध में, कृपया प्रस्तावित प्रशुल्क के बारे में बाजार की वहन क्षमता जानने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया विश्लेषण भेजें।</p>	<p>प्रशुल्क वृद्धि इसके निर्णय अनुसार बाजार की वहन क्षमता पर विचार करते हुए प्रस्तावित की गई है।</p>																						
II	दरमान																							
(1).	<p>प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान कम्पनी का नाम बदलने के संबंध में कुछ मुद्दे थे और एमओपीटी तथा एसडब्ल्यूपीएल इसे कानून के नजरिये से जाँच करने और इस मुद्दे को हल करने के लिए सहमत थे। इस संबंध में, कृपया पुष्टि करें कि लाइसेंसधारी कम्पनी का नाम बदलने के मुद्दे पर अतिम निर्णय हो चुका है और इस संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।</p>	<p>इस मामले पर एमओपीटी से चर्चा की गई थी। कम्पनी का नाम बदलकर एवीजी गोवा पोर्ट लिमिटेड से साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड करने में उहै कोई आपत्ति नहीं थी। उन्होंने सुझाव दिया था कि नए नाम से 'पत्तन' शब्द को हटाया जाए अथवा उसके स्थान पर उपयुक्त शब्द इस्तेमाल किया जाए। एमओपीटी के पत्र की प्रतिलिपि भेजी गई है। कम्पनी के नाम में परिवर्तन के लिए आवेदन करते समय इसे ध्यान में रखा जाएगा।</p>																						

(2).	<p>तटीय कार्गो और विदेशी कार्गो शब्दावली की परिभाषा किसी अन्य महाप्रत्तर्णे/निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित नहीं की गई है। इसलिए इसे केवल एसडब्ल्यूपीएल के दरमान में निर्धारित नहीं किया जा सकता। हमारे आदेश दिनांक 7 जनवरी, 2005 और 15 जनवरी, 2005 के अनुसार तटीय कार्गो/पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क की अनुमति देने के लिए विभिन्न शर्तें समिलित करना पर्याप्त होगा जिस हमारे अनुदर्ती प्रश्न सं. 3 (ii) में विस्तार से दिया गया है।</p>	<p>इसे तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क की अनुमति देने के लिए विभिन्न शर्तों को समिलित करने में कोई आपत्ति नहीं है। तथापि, यह महसूस किया गया है कि किसी विवाद से बचने और दरमान में उपयुक्त स्थानों पर उपबंधों को निर्धारित करने के लिए तटीय कार्गो और विदेशी कार्गो शब्दावली को परिभाषित करना बेहतर होगा।</p>
(3).	<p>खंड 2 : सामान्य निवेदन और शर्त</p> <p>(i). टिप्पणी 5 (ख) में 15 प्रतिशत की दंडात्मक दर निर्धारित करने का आधार इस संबंध में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विशिष्ट उपबंध के आलोक में स्पष्ट करें।</p>	<p>भारतीय स्टेट बैंक की 7 जून, 2006 से संशोधित पीएलआर 12.75 प्रतिशत है। वर्तमान छुकाव ब्याज दरों में वृद्धि का है। इसलिए, प्रस्तावित दंडात्मक ब्याज दर को 15 प्रतिशत बनाए रखने की अनुमति प्रदान की जाए।</p>
(ii).	<p>(ii). हमारे आदेश सं. टीएसपी/4/2000—सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और 15 जनवरी, 2005 को अनुदर्ती संशोधन द्वारा निर्धारित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रशुल्क संबंधी विभिन्न उपबंध शामिल करें।</p>	<p>(ii). इस संबंध में सामान्य शर्तें शामिल करने में कोई आपत्ति नहीं है।</p>
(iii).	<p>(iii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित शर्तें शामिल करें:</p> <p>“एसडब्ल्यूपीएल की ओर से उपयुक्त स्तर से अधिक वितरणों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे।”</p>	<p>(iii). इसने अपने संशोधित दरमान में उक्त खंड शामिल कर लिया है।</p>
(4).	<p>भाग—I – पोत संबंधित प्रभार</p> <p>खंड ८ – बर्थ किराया प्रभार</p> <p>(i). (क). बर्थ सं. ६ए के लिए एकल बर्थ किराया प्रस्तावित करने के आधार के रूप में 30001 से 50000 जीआरटी क्षमता के पोतों के लिए लागू वर्तमान बर्थ किराया दर पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।</p> <p>यद्यपि, एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि बर्थ किराया प्रभारों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है, परंतु विश्लेषण दर्शाता है कि वर्तमान चार टियर अवसरण्यना के सीन पर बर्थ सं. ६ए के एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित एकल स्लैब दर से 20,000 जीआरटी तक के पोतों के मामले में 44 प्रतिशत वृद्धि होगी, 20,000 जीआरटी से अधिक और 30,000 जीआरटी तक के पोतों के मामले में 18 प्रतिशत वृद्धि होगी। इसके मद्देनजर, कृपया प्रत्येक वर्तमान स्लैब के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर से हाने वाली संभावित अतिरिक्त आय का व्योरा भेजें।</p> <p>एसडब्ल्यूपीएल को प्रभाव को कम करने और राजस्व तटस्थ स्थिति व्यवस्थित करने के लिए उपयुक्त वैकल्पिक प्रशुल्क अवसरण्यना प्रस्तावित करने पर विचार करना चाहिए।</p> <p>(ख). एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि बर्थ सं. ६ए में प्रस्तावित एकसमान बर्थ किराये का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि इस बर्थ में वर्तमान में प्रहसित भंडा के लिए सभी पोत लगभग 30000 जीआरटी के हैं। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासारिक होगा कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित धूना पत्थर के लिए औसत जीआरटी 27000 जीआरटी है जिसका मतलब है कि पोतों की इस श्रेणी को 18 प्रतिशत के अर्धवृद्धी संशोधन अर्थात् 0.275 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा से 0.0325 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की एकसमान दर का प्रभाव यहाँ करना होगा। पोतों की इस श्रेणी के लिए प्रस्तावित अधिक दर से प्राप्त होने वाला अतिरिक्त राजस्व दराया जाए।</p> <p>(ग). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए विस्तृत राजस्व परिकलन के विश्लेषण पर यह पाया गया है कि बर्थ सं. ६ए में धूना पत्थर पोतों के लिए बर्थ किराया राजस्व 20,000 से 30,000 जीआरटी की क्षमता वाले पोतों के लिए वर्तमान दर 0.0275 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा के स्थान पर 0.0325 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा लागू करते हुए अनुमानित है। एसडब्ल्यूपीएल अपने अनुमान धूना पत्थर ढाने वाले पोतों के लिए लागू प्रदलित दर पर संशोधित करें।</p>	<p>(क). 30000–60000 जीआरटी क्षमता के पोतों के लिए वर्तमान दर को बर्थ सं. ६ए के लिए एकल बर्थ किराया दर के रूप में अंगीकृत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि इस बर्थ पर अपने वाले पोत इसी श्रेणी के होते हैं। बर्थ सं. ६ए में छोटे आकार के पोतों के आने की संभावना नहीं है क्योंकि केवल मुख्य प्रयोक्ता ही बड़े आकार के पोत लाते हैं। यदि जब अन्य प्रयोक्ताओं के छोटे आकार के पोत उनके टर्मिनल पर आते हैं तो उन्हें बर्थ सं. ५ए में बर्थ किया जाएगा और जिसके लिए प्रस्तावित दरमान में कम बर्थ किराया दर निर्धारित है।</p> <p>प्रयोक्ताओं पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ेगा और दरमान में प्रस्तावित बर्थ किराया दर अवसरण्यना में संभावित करने की कोई आवश्यकता नहीं है। वास्तव में, संशोधित उत्तराई/लदाई दरों से प्रयोक्ताओं को कम बर्थ किराये के रूप में लाभ होगा।</p>
		<p>30000 जीआरटी से कम के पोतों के लिए बर्थ किराया दर संशोधित दरमान में उपलब्ध कराई गई है और संशोधित वित्तीय विवरणों में धूना पत्थर पोतों के राजस्व परिकलन में आवश्यक संशोधन किया गया है।</p>

	(ii). वर्तमान दरमान में बर्थ सं. 5ए में अथवा कहीं और पोतों द्वारा अर्जित की जाने वाली विशिष्ट उत्तराई/लदाई दर निर्धारित है, इसे ऑसटिंग वरीयता प्रदान की जाएगी। इस वर्तमान उपबंध को हटाने के कारण स्पष्ट करें। इस वर्तमान उपबंध को हटाने के प्रस्ताव के मददेनजर, वह परिस्थितियां जिनमें पोत बर्थ सं. 5ए में बर्थ किया जाता है उसे ऑसटिंग वरीयता प्रदान की जाएगी, यदि ऐसा किया जाता है तो इसे दरमान में स्पष्ट रूप से उल्लिखित करने की आवश्यकता है।	(ii). पत्तन बर्थ सं. 10 और 11 में अन्य प्रयोक्ताओं का कार्गो (आयात कोयला/कोक) प्रहस्तन अभी भी जारी रखे हुए है। इसके कारण, इसके बर्थ सं. 5ए का कम उपयोग होता है। बर्थ के उपयोग के लिए, निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के लिए सुविधाओं की योजना चरण-3 में बनाई गई है। इसने बर्थ सं. 5ए में पोतों को ऑसटिंग वरीयता की किसी आक्रिमकताओं के बारे में परिकल्पना नहीं की है। यदि ऐसा होता है तो किसी प्रावधान के अभाव में यह कोई अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं कर पाएगा।
	(iii). दक्षता संबंधित प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) के लिए प्रस्ताव दाखिल करने के बारे में प्रस्ताव के पृष्ठ 14 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए नियेदन के संदर्भ में, यह स्पष्ट किया जाता है कि ईएलटीएस दोनों प्रकार से कार्य करेगी। यह निर्धारित उत्पादकता मानकों को पूरा करने के लिए प्रचालक/पत्तन को पुरस्कृत करेगी अथवा यदि निर्धारित उत्पादकता स्तर को प्राप्त नहीं किया जाता है तो प्रचालक को दंडित करेगी। ईएलटीएस के लिए प्रस्ताव दाखिल करते समय इन कारकों पर विचार किया जाए।	(iii). ईएलटीएस तैयार करते समय इस टिप्पणी को ध्यान में रखा जाएगा।
(5).	भाग-I – खंड ग – जल आपूर्ति के लिए प्रभार (i). (क). कृपया पोतों को जल आपूर्ति की वर्तमान व्यवस्था स्पष्ट करें। जल की प्राप्ति की लागत और यह सेवा देने में आने वाली लागत विस्तृत परिकलन के साथ दर्शाएं।	(i). (क). टर्मिनल में खड़े किए गए पोत के मास्टर द्वारा जैसे तथा जब अपेक्षा की जाती है, टर्मिनल उसी तरीके से जल की आपूर्ति की व्यवस्था करता है जैसा एमओपीटी द्वारा किया जा रहा है। पोतों को जल की आपूर्ति की सेवा आय का मुख्य साधन नहीं है। वर्ष 2004–05 और 2005–06 के दौरान, जल की आपूर्ति से वसूल की गई राशि केवल क्रमशः ₹0.1.49 लाख और ₹0.2.58 लाख थी। (ख). यदि जल की आपूर्ति की व्यवस्था एसडब्ल्यूपीएल द्वारा की जाती है तो कृपया यह सेवा देने के लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित करें और एमओपीटी के दरमान से प्रति-संदर्भ देने के सीधे पर प्रदान की गई सेवा की लागत के संदर्भ में औचित्य सिद्ध करें। यदि एमओपीटी यह सेवा प्रदान कर रहा है तो यह उल्लेख करना पर्याप्त होगा कि एमओपीटी यह सेवा देगा और तदनुसार प्रशुल्क वसूल करेगा।
(6).	भाग-II – कार्गो संबंधित प्रभार (i). तटीय कार्गो, ताप कोयला, पीओएल कच्चा तेल सहित, लौह अयस्क को छोड़कर और लौह अयस्क के लिए रियायती घाटशुल्क दर निर्धारित करें जोकि हमारे आदेश सं. टीएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 के अनुसार इस अनुसूची में सामान्य कार्गो के लिए लोगू घाटशुल्क के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए।	(i). संशोधित प्रस्तावित दरमान में रियायती दरें निर्धारित की गई हैं।
	(ii). खंड ख – कार्गो प्रहस्तन प्रभार (क). बर्थ सं. 5ए में प्रहस्तित कोयला, धातुकर्म, कोक (सभी प्रकार के), चारकोल और चूना पत्थर से संबंधित वर्तमान कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को हटाने के कारण स्पष्ट करें। कृपया स्पष्ट करें कि बर्थ सं. 5ए में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से इन कार्गो मदों की किस श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जाएगा। (ख). कुछ घटकों के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 20 प्रतिशत से 28 प्रतिशत तक प्रस्तावित वृद्धि का प्रदान की गई सेवाओं की लागत में वृद्धि के संदर्भ में औचित्य सिद्ध करें।	(क). कोयला, कोक, धातुकर्म कोयला, चारकोल और चूना पत्थर आयात करने वाले छोटे प्रयोक्ता अभी भी एमओपीटी के बर्थ सं. 10 और 11 पर जाते हैं और इसके द्वारा बर्थ सं. 5ए में प्रदान की गई सेवाएं प्राप्त किए जाने की संभावना नहीं है। इसी के मददेनजर, यह महसूस किया गया कि बर्थ सं. 5ए में कार्गो की इन मदों के लिए घाटशुल्क दर रखने की कोई आवश्यकता नहीं है। (ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का लागत विवरण कार्गो प्रहस्तन उप-गतिविधि में वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए 30.3 प्रतिशत का औसत घाटा दिखाता है। दरमान में प्रस्तावित संशोधित दरों पर आय पर विचार करने के पश्चात भी, इस

	<p>(ग). टिप्पणी-1 — वर्ध सं. 5ए की उक्त टिप्पणियों से ए सेवा अर्थात् सङ्क मार्ग से सुपुर्दगी के लिए ट्रॉकों पर लदाई और विलोमतः को हटाने के कारण स्पष्ट करें। यदि समेकित दर में शामिल वर्तमान सेवाओं में से किसी सेवा को हटाए जाने का प्रस्ताव किया जाता है तो समेकित दर में उस सीमा तक तदनुरूपी समायोजन किया जाना चाहिए।</p> <p>(घ). वर्तमान टिप्पणी सं. 5 के अनुसार, एचआर कोइलों और स्लैबों के लिए प्रहस्तन दर निभार और बांधना प्रभारों से अलग है। इस टिप्पणी में प्रस्तावित संशोधन यह अंकन देता है कि पोत के मास्टर की लागत पर सभी कार्गो मदों के लिए उपयुक्त श्रम और सामग्री सहित निभार और बांधना की व्यवस्था किए जाने की समावना है। वर्तमान उपबंद्धों में इस संशोधन के कारण और प्रत्येक कार्गो मद के लिए प्रयोक्ताओं पर पड़ने वाले उसके प्रभाव दर्शाएं जाएं। स्पष्ट करें कि वर्तमान कार्गो प्रहस्तन दर में निभार और बांधना प्रभारों में कौन-सी सभी मदें हैं और उनकी सीमा। जैसाकि पहले बताया गया है, यदि समेकित शुल्क में शामिल सेवाओं में से किसी को हटाने का प्रस्ताव किया जाता है तो समेकित शुल्क कम करते हुए तदनुरूपी उपयुक्त समायोजन किया जाए।</p> <p>(ङ). प्रस्तावित टिप्पणी सं. 6 में अपेक्षा की गई है कि प्रयोक्ताओं को सीमाशुल्क से कार्गो की निकासी के लिए अपनी लागत पर सीमाशुल्क हाऊस एजेंट्स की व्यवस्था करनी होगी और प्रस्तावित टिप्पणी सं. 7 प्रक्रियात्मक मुद्रे प्रतीत होते हैं और प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित नहीं हैं और इसलिए इन्हें दरमान में शामिल नहीं किया जा सकता।</p> <p>(च). हमारे आदेश सं. टीएएमपी/4/2004—सामाच्च दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2004 के अनुसार तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए पृथक रियायती दर निर्धारित करें।</p>	<p>उप-गतिविधि में 9.1 प्रतिशत का औसत घाटा रह जाएगा। इसलिए, प्रस्तावित संशोधित दरें अधिक नहीं हैं।</p> <p>(ग). गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने निर्देश दिया है कि टर्मिनल में प्रहस्तित संपूर्ण कोयला केवल रेलमार्ग से ही परिवहन किया जाए और ट्रॉकों द्वारा कोयला का सङ्क परिवहन होना चाहिए। इसके कारण, सङ्क मार्ग से आपूर्ति के लिए ट्रॉकों की लदाई और विलोमतः को टिप्पणी सं. 1 में सेवा की संभावना से हटा दिया गया था। अब वर्ध सं. 5ए में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित निर्यात कार्गो पर विचार करते हुए इसे पुनः लिखा गया है। प्रस्तावित दर में कोई समायोजन किए जाने की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>(घ). निभारण और बांधना की आवश्यकता केवल लौह अयस्क गुटिकाओं, धातु उत्पादों और स्टील कोइलों/स्लैबों के निर्यात के मामले में पड़ती है। इसकी व्यवस्था कार्गो स्वामियों द्वारा उनकी लागत पर निजी ठेकेदारों से की जाएगी। यदि पोतवणिक द्वारा अनुरोध किया जाएगा तो इस सेवा की व्यवस्था, पारस्परिक रूप में स्वीकार्य-ठेकेदार के माध्यम से, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा की जाएगी। ग्राहक ठेकेदार को सीधे भुगतान करेगा और एसडब्ल्यूपीएल कार्य के पर्यवेक्षण में मदद करेगा। यहीं स्थिति प्रारंभिक प्रशुल्क प्रशुल्क प्रस्ताव में भी सौजन्द थी। शब्दावली में गलती को खंड की शब्दावली में उपयुक्त परिवर्तन करते हुए दी की जा रही है। इसके मददनजर, प्रस्तावित दर में किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>(ङ). उक्त उपबंध संशोधित दरमान से हटा दिए गए हैं।</p> <p>(च). तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए रियायती दरें संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित की गई हैं।</p>
(7).	जैसाकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.8 के अधीन विनिर्दिष्ट है, उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों को दर्शाएं और टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और न्यूनतम स्तरों से कम निष्पादन के लिए हातौत्साहन प्रस्तावित किए जाएं। ऐसे न्यूनतम स्तर और प्रोत्साहन/हातौत्साहन प्रस्तावित करने के लिए और्यात्य भी दर्शाया जाए।	उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों के साथ पृथक ईएलटीएस प्रथालों का पर्याप्त अनुभव प्राप्त करने के पश्चात बाद में प्रस्तावित की जाएगी।
(8).	<p>खंड ८ — भूमि किराया/मंडारण प्रभार</p> <p>(i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिद्धांत से आने वाली निम्नलिखित शर्त शामिल करें ताकि प्रयोक्ताओं को पत्तनों के कारण होने वाले विलंबों के लिए भुगतान न करना पड़े:</p> <p>“जब एसडब्ल्यूपीएल प्रयोक्ता के अनुरोध पर कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कार्गो पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया नहीं लगाया जाएगा।”</p>	उक्त शर्त संशोधित प्रस्तावित दरमान में शामिल कर दी गई है।

6.2. एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल संशोधित लागत विवरण वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर निम्नलिखित लागत स्थिति प्रदर्शित करता है:

क्र. सं.	विवरण	प्रधालन आय (लप्प लाखों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) (लप्प लाखों में)				निवल अधिशेष/घाटा प्रधालन आय के प्रतिशत के रूप में				औसत अधिशेष/ घाटा प्रतिशत में
		2007-08	2008-09	2009-10	कुल	2007-08	2008-09	2009-10	कुल	2007-08	2008-09	2009-10	-2.4	
1.	संपूर्ण टर्मिनल के लिए समेकित लागत दिवरण	8457	9453	11920	29830	-1739	-1317	-288	-3344	-20.6	-13.9	-2.4	-12.3	

2.	कागँ प्रहस्तन गतिविधि	5499	7273	9199	22971	-1571	-1399	-933	-3903	-24.2	-19.2	-10.1	-17.8
3.	बर्थ किराया गतिविधि	1958	2180	2721	6859	-168	81	640	553	-8.6	3.7	23.5	6.2

7. साथ ही साथ, एमओपीटी से भी सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने अपना जवाब भेज दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और एमओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमओपीटी से प्राप्त जवाब														
(i).	वर्ष 2005–06, 2006–07 और 2007–08 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात क्रमशः 3.11 एमटी, 3.48 एमएमटी और 4.73 एमएमटी हैं, इसके विपरीत एमओपीटी द्वारा तदनुरूपी वर्षों के लिए अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में दिए गए अनुमान 4.24 एमएमटी 4.39 एमएमटी आर 5 एमएमटी है। यातायात अनुमान लाइसेंस करार के अनुसार 5 एमएमटी वार्षिक की न्यूनतम गारंटीशुदा शुपुट (एमजीटी) की तुलना में कम पाए गए हैं। कृपया एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2005–06 से 2008–09 के लिए दिए गए यातायात अनुमानों की उपयुक्तता पर विशेष टिप्पणी भेजें।	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने यह कारण उल्लेख करते हुए वर्ष 2006–07 और 2007–08 के लिए एमजीटी से कम यातायात अनुमानित किया है कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के निदर्शों के बावजूद, एमओपीटी अपनी भी बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला/कोक रेल/सड़क माध्यम से प्रहस्तन जारी रखे हुए हैं, इसलिए वे एमजीटी प्राप्त करने की स्थिति में नहीं हैं। यह निम्नलिखित आधारों पर स्वीकार्य नहीं हैं:</p> <p>(क). सचिव (ज़िहाजरानी) के पत्र दिनांक 15 दिसम्बर, 2005 के पैरा 17 (ii) में कहा गया है कि सड़क भार्ग से कागँ के प्रहस्तन में एसडब्ल्यूपीएल की असमर्थता के कारण पत्तन को बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला/कोक प्रचालनों के प्रहस्तन को जारी रखना ही होगा। ऐसी परिसंपत्तियों में न्यूनतम गारंटीशुदा शुपुट आदि के लिए लाइसेंस करार के मूल खंडों को संशोधित करना उपयुक्त नहीं समझा गया।</p> <p>(ख). वर्ष 2005 के दौरान, एमओपीटी में बर्थ सं. 10 और 11 में प्रहस्तित कुल कोयला/कोक यातायात 4 एमएमटी था। यह विदित तथ्य है कि उनके बर्थों में कोयला/कोक यातायात के सड़क भार्ग से प्रहस्तन के लिए सुविधाओं के सूजन के संबंध में एसडब्ल्यूपीएल के साथ लगातार बातचीत के बावजूद उनके द्वारा ऐसी सुविधाएं विकसित की जानी हैं और वे यातायात के विकास में देरी कर जैसे सुविधा के रूप में बर्थों का अधिक अंथवा कम प्रयोग कर रहे हैं। बर्थ सं. 10 और 11 से संपूर्ण कोयला/कोक यातायात के स्थानांतरण पर विचार करने की स्थिति में भी, वे एमजीटी प्राप्त करने की स्थिति में नहीं हैं और इसलिए, एमजीटी के विपरीत कम यातायात के लिए कारण बताना स्वीकार्य नहीं है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात उनकी अपनी मांग और अन्य झुकावों पर आधारित होना चाहिए।</p>														
(ii).	एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने निर्देश दिया था कि टर्मिनल में प्रहस्तित किया जाने वाला संपूर्ण कोयला केवल रेल माध्यम से परिवहन की जाए और ट्रकों द्वारा कोयले का सड़क परिवहन न किया जाए। यह ज्ञात हुआ है कि वैकल्पिक सुविधा विकसित किए जाने तक बर्थ सं. 11 में बल्क कोयला/कोक का प्रहस्तन जारी रखने के लिए सचिव, ज़िहाजरानी भवालय ने एमओपीटी को निर्देश देते हुए आदेश (सं. पीडी/13011/205-एमओपीटी दिनांक 15 दिसम्बर, 2005) जारी किया था। इस संबंध में, कृपया पत्तन से सड़क आवागमन की अपेक्षा वाले कोयले के लिए परिकल्पित प्रचालन व्यवस्था स्पष्ट करें। केवल एमओपीटी द्वारा सड़क/रेल माध्यम द्वारा संभावित प्रहस्तन किए जाने के लिए संभावित कोयला/कोक अनुमान भी दर्शाएं क्योंकि पत्तन द्वारा दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव इस सूचना को स्पष्ट रूप से नहीं दिखाता है।	<p>केवल एमओपीटी द्वारा अगले 5 वर्षों के लिए रेल/सड़क माध्यम से प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित कोयला/कोक अनुमान नीचे दिया गया है:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="2">(मिलियन टन में)</th> </tr> <tr> <th>घटक</th> <th>कोयला/कोक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>5.30</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>5.52</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>5.79</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>6.02</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>6.20</td> </tr> </tbody> </table>	(मिलियन टन में)		घटक	कोयला/कोक	2006-07	5.30	2007-08	5.52	2008-09	5.79	2009-10	6.02	2010-11	6.20
(मिलियन टन में)																
घटक	कोयला/कोक															
2006-07	5.30															
2007-08	5.52															
2008-09	5.79															
2009-10	6.02															
2010-11	6.20															
(iii).	कृपया पुष्टि करें कि 31 मार्च, 2006 को समाप्त वर्ष के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भुगतान किया गया पट्टा किराया रु 206 लाख है। यह भी पुष्टि करें कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2006–07 से 2008–09 देय पट्टा किरायों का अनुमान क्रमशः रु 0 216 लाख और रु 0 227 लाख और रु 0 239 लाख एमओपीटी के दरमान में निर्धारित पट्टा किराये और लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार भी है।	पुष्टि की जाती है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2005–06 के लिए भुगतान किया गया पट्टा किराया रु 206 लाख था और वर्ष 2006–07 से 2008–09 के लिए देय राशि क्रमशः रु 0 216 लाख और रु 0 239 लाख है। लाइसेंस करार के पैरा (7.3.4.2) के अनुसार है। लाइसेंस शुल्क में प्रत्येक वर्ष के अंत में आगामी वर्ष के लिए भुगतान किए गए शुल्कों के 5 प्रतिशत तक ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया जाएगा।														

(iv).	एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006-07 के दौरा अपने सकल प्रखंड में अतिरिक्त उपस्कर, अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र के लिए शैडों के निर्माण आदि के लिए रु 81 करोड़ का अतिरिक्त अनुमान रखा है। कृपया एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए जाने वाले प्रस्तावित निवेशों की उपयुक्तता पर अपनी टिप्पणियां भेजें।	भंडारण क्षेत्र के निर्माण को छोड़कर इसे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए जाने वाले प्रस्तावित विकास कार्यों की कोई जानकारी नहीं है। डैक स्लैब और पाइलों की लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2006-07 के लिए यथा निर्दिष्ट राशि रु 35 करोड़ हो सकती है।
(v).	प्रचालक द्वारा किए गए निवेशों और प्रचालनों के लिए तैनात उपस्कर पर विचार करते हुए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित दो बधाँ को मौजूदा निर्धारित क्षमता को दर्शाएं। वर्ष 2006-07 के दौरान प्रस्तावित रु 81 करोड़ के अतिरिक्त निवेश और विशेषतः उच्चतर संघनता वाले भंडारण क्षेत्र, जोकि इसके प्रारंभिक परियोजना लागत में परिकल्पित नहीं किया गया था, के प्रस्तावित निर्माण के संदर्भ में विचार करते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रचालक की निर्धारित क्षमता भी दर्शाएं।	वर्तमान क्षमता को 5 एमएमटी वार्षिक के रूप में लिया जा सकता है। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल ने हमें अपनी किसी विकास योजना के बारे में जानकारी नहीं दी है, इसलिए यह वर्ष 2006-07 से 2007-08 के लिए निर्धारित क्षमता पर टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं है। चूंकि डैक स्लैब के साथ अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र, मूलतः परिकल्पित के स्थान पर, निर्माणाधीन है, इसलिए इसके कारण क्षमता में कोई संराहनीय वृद्धि नहीं होगी।
(vi).	(क). पुष्टि करें कि रॉयल्टी भुगतान का अनुमानन लाइसेंसकार की शर्तों के अनुसार वर्ष 2006-07 और 2007-08 प्रत्येक के लिए रु 12 करोड़ और वर्ष 2008-09 के लिए रु 13.09 करोड़ है। यदि नहीं, तो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वसूल की जाने वाली अनुमानित रॉयल्टी का विस्तृत परिकलन भेजा जाए।	(क). लाइसेंस करार के खंड सं. 7.3.4.3 के अनुसार, लाइसेंसधारी को इस टर्मिनल के माध्यम से व्यवसायिक प्रचालन की तारीख से 37वें माह से प्रतिवर्ष 5 एमएमटी का 'न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्रहस्तन करना है। तथापि, लाइसेंसधारी के साथ हुए अनुवर्ती अनुप्रूप करार के अनुसार, 'न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट लाइसेंसधारी द्वारा 8 नवंबर, 2002 से (अथात 9 नवंबर, 2005 से) 37वें माह से प्राप्त करना होगा। देय रॉयल्टी निम्नलिखित की उच्चतम है:
		(कफ). लाइसेंसधारी द्वारा स्वीकृत छूट, यदि कोई हो, के बावजूद कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 18 प्रतिशत। (कख). 'न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट' के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 18 प्रतिशत। (कग). 5 एमएमटी वार्षिक की 'न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट' के लिए टीएमपी द्वारा निर्धारित कार्गो प्रहस्तन की दर पर कुल आय के 18 प्रतिशत के आधार पर निर्धारित 'न्यूनतम वार्षिक आय। (कघ). रु 12,00,20,560 की वार्षिक आय। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः 3.48 एमएमटी, 4.73 एमएमटी और 5.21 एमएमटी यातायात अनुमानित किया था। लाइसेंस करार के अनुसार, टर्मिनल ऑपरेटर को वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान प्रहस्तित यातायात को नजरअंदाज कर प्रतिवर्ष लगभग रु 12 करोड़ की 'न्यूनतम रॉयल्टी' अदा करनी होगी। पत्तन को वर्ष 2008-09 के देय रॉयल्टी 5.21 एमएमटी के अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए परिकलित करनी होगी।
(x).	(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश उन बीओटी मामलों में भूस्वामी पत्तन को निजी प्रचालन द्वारा, यदि इस मद को लागत के रूप में शामिल नहीं किया जाता है तो निजी प्रचालक को होने वाले संभावित नुकसान से बचने के लिए प्रशुल्क निर्धारण की लागत के रूप में, देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से, अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम राशि तक, की अनुमति प्रदान करते हैं जिनमें बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी। इस संबंध में, अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित राजस्व हिस्से के साथ प्रासंगिक दस्तावेज का सारा भेजें। वह सही तारीख भी दर्शाएं जब इस मामले में बोली प्रक्रिया पूरी हुई थी।	(ख). दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित राजस्व हिस्सा 13.10 प्रतिशत था। मूल्य बोलियां 20 फरवरी, 1996 को खोली गई थीं और लाइसेंस करार 11 अप्रैल, 1999 को हस्ताक्षर किया गया था।
(vii).	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित अनुमानित निकर्षण की उपयुक्तता दर्शाएं। चूंकि एमओपीटी भी निकर्षण ठेकेदारों की नियुक्ति करता है; इसलिए एमओपीटी द्वारा दी गई निकर्षण लागत/घन मीटर भेजें।	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण अनुरक्षण वर्ष 2006-07 के लिए रु 89 लाख और 2007-08 के लिए रु 93 लाख अधिक होगी। पत्तन द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए व्ययित निकर्षण अनुरक्षण पर लगभग रु 30 प्रति घन मीटर है जिसके उपयुक्त माना जा सकता है।

8. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 5 जुलाई, 2006 को हुई थी। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रस्ताव पर स्लाइड प्रस्तुतिकरण दिया गया था। संयुक्त सुनवाई में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी ने अपने निवेदन रखे थे।

9.1. तत्पश्चात्, एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को देय राजस्व हिस्से के संबंध में निम्नलिखित सूचना भेजी थी:

- वर्ष सं. 5 ए और 6 ए में प्रस्तावित परियोजना विकास के लिए निविदा मंगाने की प्रक्रिया टीएमपी के अस्तित्व में आने से पहले वर्ष 1995-06 के दौरान शुरू हो चुकी थी।

(ii). बोलीदाताओं से वह राजस्व प्रतिशत उल्लिखित करने के लिए कहा गया था जिसे वे पत्तन को ऑफर करना चाहते हैं और साथ ही न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट 5 एमएमटी प्रतिवर्ष निर्धारित किया गया था।

(iii). मै० एबीजी गोवा पोर्ट लिमिटेड (अब मै० एसडब्ल्यूपीएल) ने 18 प्रतिशत का अधिकतम राजस्व हिस्सा और ₹० 29.50 करोड़ की न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक राशि ऑफर की थी। उस समय बोलीदाता अपनी कार्गो प्रहस्तन दरें स्वयं निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र थे।

(iv). तत्पश्चात, जब लाइसेंस करार को अंतिम रूप दिया जा रहा था, तब टीएएमपी अस्तित्व में आया। मै० एबीजीकेसीटीएल ने तब दावा किया था कि चूंकि वे अपनी कार्गो प्रहस्तन दरें स्वयं निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र नहीं थे क्योंकि दरें टीएएमपी द्वारा अनुदित की जाती हैं, इसलिए वे 5 एमएमटी के न्यूनतम यातायात थ्रुपुट के लए केवल कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 18 प्रतिशत अदा करेगा न कि उनके द्वारा पूर्व में उल्लिखित ₹० 29.50 करोड़ की न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक राशि।

(v). उनके द्वारा भेजा गया मामला सरकार को भेजा गया था। सरकार ने स्पष्ट किया था कि मै० एबीजीकेसीटीएल को बदली हुई परिस्थितियों में न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक अदा नहीं करनी होगी।

(vi). सरकार से आदेश प्राप्त होने के पश्चात, मै० एबीजीकेसीटीएल के साथ आगे बातचीत की गई थी और अंततः उनकी सहमति से यह निर्णय लिया गया था कि ₹० 12,00,20,560 की राशि न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक राशि के रूप में लाइसेंस करार में शामिल की जाए।

9.2. इस संबंध में, इस प्राधिकरण ने भूतल, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) के सामने अपनी पूर्ववर्ती राय दोहराई थी कि सफल बोली की समग्रताओं और सभी भिन्न-भिन्न बोलियों के संदर्भ में समग्रता में दूसरी निम्नतम बोली में रॉयल्टी तुलना को वापस लिया जाना चाहिए था। निजी टर्मिनल प्रचालक को थ्रुपुट के न्यूनतम सहमत स्तर तक भूस्वामी पत्तन को रॉयल्टी अदा करनी होती है, भले ही वास्तव में प्रहस्तित यातायात अथवा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात कम हो। यदि इस रॉयल्टी राशि को प्रशुल्क में लागत के रूप में लिया जाता है तो निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा उल्लिखित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के व्यवसायिक निर्णय के कारण पैदा होने वाले अतिरिक्त बोझ को वर्तमान यातायात को बहन करना होगा।

9.3. बाद में एमएसआरटीएच को यह बताया गया था कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानित यातायात अनुमानों पर लागू राजस्व हिस्से पर विचार करना और प्रशुल्क परिकलन के प्रयोजन के लिए दूसरी निम्नतम बोली की सीमा तक इसे स्वीकार किया जाना उपयुक्त होगा। इसका अर्थ है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्राप्त नहीं करने के कारण देय अतिरिक्त राजस्व हिस्से को मान्यता नहीं दी जाएगी। मंत्रालय से हमें सुझाव देने का अनुरोध किया गया था और कहा गया था कि वे अंगीकृत किए जाने के लिए कोई अन्य दृष्टिकोण महसूस करते हैं तो कृपया बताएं। इस संबंध में हमें मंत्रालय से कोई सुझाव प्राप्त नहीं हुआ।

10. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कायालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यारे हामरी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित रिथिति प्रकट करता है:

(i). सितम्बर, 2004 में लिए गए प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल लाइसेंसधारी कम्पनी के नाम को बदलने संबंधी मुद्रे की विधिक नज़रिये से जाँच करने के लिए सहमत थे। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह मामला हल हो चुका है और एमओपीटी को कम्पनी का नाम एबीजी गोवा पोर्ट लिमिटेड से बदलकर साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड रखने में कोई आपत्ति नहीं है। तथापि, पत्तन ने 'पत्तन' शब्द हटाने अथवा इसे उपयुक्त शब्द से बदलने का सुझाव दिया था। कम्पनी का नाम बदलने के लिए आवेदन करते समय एमओपीटी के सुझाव को ध्यान में रखने के लिए एसडब्ल्यूपीएल सहमत है। उपर्युक्त स्थिति के मददेनज़र, यह मानते हुए कि कम्पनी का नाम बदलने का मुद्दा शीघ्र ही खल्म हो जाएगा, हमें एमओपीटी में इसके दो बर्थ सं. ५६ और ६६ के प्रचालन के लिए साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) के दरमान निर्धारित करने की कार्यवाही करनी चाहिए। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान पुनर्नामित कम्पनी, जब ऐसा नाम बदलाव सक्षम प्राधिकारियों द्वारा अनुमोदित किया जाता है, के प्रचालनों पर भी स्वतः ही लागू हो जाएगा।

(ii). लाइसेंस करार में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा टर्मिनल में प्रहसित किए जाने के लिए 5 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) विनिर्दिष्ट है। तथापि, वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए प्रहसित वास्तविक यातायात 3.02 एमएमटी प्रतिवेदित किया गया है जबकि प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान 4.21 एमएमटी का अनुमान लगाया गया था। इस कम किए गए यातायात के लिए आरोप्य मुख्य कारणों में से एक है कि कोयला और कोक के छोटे आयातक अपने कार्गों के प्रहस्तन के लिए एमओपीटी के बर्थों का प्रयोग जारी रखे हुए हैं। कम प्रहसित हुए यातायात के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उल्लिखित दूसरा कारण है जुलाई, 2005 में गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण वोर्ड द्वारा जारी किया गया निर्देश है जिसमें एसडब्ल्यूपीएल से अपेक्षा की गई है कि वह संपूर्ण कोयले का प्रहस्तन केवल रेल माध्यम द्वारा करें और किसी प्रकार के प्रदूषण से बचने के लिए कोयले का परिवहन सड़क आवागामन द्वारा नहीं किया जाए।

इसी प्रकार के कारणों से, वर्ष 2007–08 और 2008–09 के लिए यातायात 3.48 एमएमटी और 4.73 एमएमटी का अनुमान लगाया गया है जोकि लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट एमओपीटी की अपेक्षा दोबारा कम है। तथापि, वर्ष 2008–09 और 2009–10 के लिए यातायात 5.21 एमएमटी और 6.50 एमएमटी अनुमानित किया गया है।

प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान भी, एसडब्ल्यूपीएल ने यातायात के अनुमानन के समय सङ्क द्वारा कार्गो के आवागमन को लेखा में नहीं लिया था। तत्पश्चात, हमारी विशिष्ट सलाह के आधार पर, एसडब्ल्यूपीएल ने छोटे प्रयोक्ताओं की मांगों को पूरा करने के लिए सङ्क मार्ग से आवागमन हेतु प्रचालन योजना तैयार की थी। एमओपीटी ने बताया है कि सङ्क मार्ग द्वारा कोयला/कोक प्रहस्तन के लिए टर्मिनल में सुविधाएं सृजित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल से लगातार बातचीत करने के बावजूद इसने छोटे प्रयोक्ताओं की मांगों को पूरा करने के लिए सङ्क मार्ग से प्रहस्तन हेतु अपेक्षित सुविधाएं अभी तक विकसित/सृजित नहीं की है। जहाजरानी विभाग ने पत्तन, एसडब्ल्यूपीएल और संबद्ध प्रयोक्ताओं के साथ चर्चाएं करने के पश्चात, 15 दिसम्बर, 2005 को एक आदेश जारी किया था जिसमें एमओपीटी को निर्देश दिया गया था कि वह एसडब्ल्यूपीएल को पट्टे पर दिए गए परिसरों में असंगतता के मद्देनज़र इसके टर्मिनल में कार्गो की इस श्रेणी के प्रहस्तन के लिए तब तक अपने बर्थ सं. 10 और 11 में कोयला/कोक प्रचालनों का प्रहस्तन जारी रखे जब तक एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वैकल्पिक सुविधा विकसित नहीं कर ली जाती है।

छोटे प्रयोक्ताओं, जो सङ्क मार्ग से कार्गो का आवागमन करते हैं, द्वारा उठाया गया यह मुद्रा कुछ समय के लिए हल हो गया प्रतीत होता है क्योंकि सरकार के निर्देशों के अनुसार एमओपीटी अपने बर्थों पर कोयला/कोक का प्रहस्तन जारी रखेगा।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन सुविधाओं के निजीकरण और प्रचालन व्यवस्थाओं संबंधी निर्णय इस प्राधिकरण के विनियामक संवीक्षा में नहीं आते हैं। चूंकि पिछली प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के समय कई प्रयोक्ताओं ने इस संबंध में चिंता व्यक्त की थी, इसलिए इस प्राधिकरण ने एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल को साथ में लाकर छोटे प्रयोक्ताओं को हो रही दिक्कतों का समाधान निकालने के लिए अपने सदप्रयास किए थे। कुछ प्रयोजनों संगठनों द्वारा भेजी गई टिप्पणियों में से कुछ में सुझाव दिया गया है कि इस प्राधिकरण ने वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण के लिए निर्धारित एकसमान प्रक्रिया और पद्धति का अनुसरण करता है, पूर्व आदेश के ध्यानपूर्वक पाठन से मालूम हो जाएगा कि यही सिद्धांत एसडब्ल्यूपीएल के मामले में भी इसके प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागू किए गए थे।

जो भी हो, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए यातायात अनुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है। वैधता अवधि समाप्त होने के पश्चात प्रशुल्क का अगले सामान्य संशोधन किए जाने के समय, यदि पाया जाएगा कि गलत अनुमानन के कारण टर्मिनल प्रचालक को अनावश्यक लाभ हुआ है तो अर्जित अतिरिक्त अधिशेष को उस समय निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः लिया जाएगा।

(iii). वर्ष 2006–07 के बर्थ किराये से होने वाली अनुमानित आय को पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों से 22 प्रतिशत कम रखा गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि यह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित किए जाने के लिए परिकल्पित विभिन्न सामग्रियों की उत्तराई और लदाई दरों में वृद्धि के कारण ऐसा किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने निष्पादन स्तर में संभावित सुधार के आधार पर बर्थ किराया आय का विस्तृत परिकलन भेजा है। बर्थ किराया प्रभार से होने वाली अनुमानित आय को यह मानते हुए इस विश्लेषण में लिया गया है कि प्रस्ताव में परिकल्पित उत्तराई/लदाई दरे एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त कर ली जाएंगी।

एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ किराये से होने वाली आय का अनुमान विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = ₹ 0 46.50 लागू करते हुए लगाया है। तथापि, प्रीडोमिनेट श्रेणी के कार्गो वाले ऐनामैक्स पोतों द्वारा कोयला प्रहसित किए जाने की स्थिति में, बर्थ किराया आय का अनुमान ₹ 0 44/- की विनिमय दर लागू करते हुए लगाया गया है। वर्तमान विनिमय दर लगभग ₹ 0 44.62 है। बर्थ किराया प्रभार से आय के अनुमानन को विनिमय की प्रचलित दर लागू करते हुए अधुनातन किया गया है जिसके परिणामस्वरूप बर्थ किराये से होने वाली अनुमानित आय में वृद्धि हुई।

वर्ष 2005–06 के लिए वास्तविक भंडारण आय का ₹ 0 154 लाख बताई गई है। तथापि, अनुर्वती दो वर्षों 2006–07 और 2007–08 के आय अनुमानन कम कर ₹ 0 106 लाख और ₹ 0 149 लाख किए गए हैं। 2008–09 और 2009–10 के लिए भंडारण आय कम करने के कोई विशेष कारण नहीं बताया है। वर्ष 2008–09 और 2009–10 के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों से अनुमानित यातायात वृद्धि की सीमा तक अनुमानित किए गए हैं।

वर्ष 2006–07 के प्रथम छह माह सितम्बर, 2006 तक वास्तविक भंडारण आय ₹ 0 74 लाख बताई जाती है और यदि यही आंकड़ा पूरे वर्ष के लिए लिया जाता है तो वार्षिक आय ₹ 0 148 लाख हो जाएगी। इसलिए, वर्ष 2006–07 के लिए भंडारण आय पिछले छह माह के लिए भेजे गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर ₹ 0 148 लाख पर संशोधित की गई है। अनुर्वती वर्षों के लिए, भंडारण प्रभार से होने वाली आय एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपने अनुमानन में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार यातायात में अनुमानित वृद्धि की सीमा तक बढ़ाकर अनुमानित की गई है। तदनुसार, वर्ष 2007–08, 2008–09 और 2009–10 के लिए संशोधित भंडारण आय क्रमशः ₹ 0 201 लाख, ₹ 0 221 लाख और ₹ 0 276 लाख को लागत विश्लेषण में लिया गया है।

उपर्युक्त परिवर्तनों की शर्त पर, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा अनुमानित प्रचालक आय को इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए लिया गया है। अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाएगा कि वास्तविक आय भेजे गए अनुमानों से बहुत अधिक भिन्न है तो होने वाली अतिरिक्त आय को भविष्य में प्रशुल्क संशोधन से समायोजित किया जाएगा।

(iv). वर्ष 2005–06 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा यथा प्रमाणित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत लगभग रु 92 लाख है, जोकि इसके सकल प्रखंड का 0.80 प्रतिशत होगा। इसके विपरीत, विचाराधीन अनुवर्ती वर्षों की मरम्मत और अनुरक्षण लागत रु 530 लाख वार्षिक अनुमानित की गई है।

एसडब्ल्यूपीएल सहमत है कि पूर्णतः अभियंत्रित प्रहस्तन प्रणाली और स्वचालितकरण वाले व्यवसायिक प्रचालन केवल सितम्बर, 2005 के मध्य से शुरू हुए थे और उपस्कर के पुराने होने से मरम्मतों और अनुरक्षण लागत में वृद्धि होने की संभावना है। इसलिए, इसने औचित्य दिया गया है कि सकल प्रखंड के औसत प्रतिशत के आधार पर उपस्कर लागत 3 प्रतिशत और सिदिल कार्यों पर 1.5 प्रतिशत के इस व्यय का अनुमानन उपयुक्त है।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि उपस्कर धीरे-धीरे पुराना होगा और ऐसी कोई विशेष परिस्थिति नहीं दर्शाई गई है कि ऐसा इस प्रशुल्क वैधता अवधि में तेजी से होगा।

एसडब्ल्यूपीएल का तर्क है कि वर्ष 2005–06 के लिए प्रतिवेदित मरम्मत और अनुरक्षण लागत अनुवर्ती वर्ष के व्यय के लिए सही आधार नहीं है, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए स्वीकार्य है। भले ही वास्तविक मरम्मतों और अनुरक्षण लागत चालू वित्तीय वर्ष अर्थात् 2006–07 से संबंधित पहले चार माह के लिए हैं, पूर्णतः अभियंत्रित प्रचालन के लिए रु 66 लाख होगी। यदि इसी आंकड़े को पूरे वर्ष के लिए लिया जाता है तो वर्ष 2006–07 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु 530 लाख के स्थान पर रु 200 लाख होगी।

इस वर्ष के अगले छह माह में मरम्मत और अनुरक्षण लागत में ऐसी पर्याप्त वृद्धि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई विशिष्ट कारण स्पष्ट नहीं किए जाने से, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर लागत तत्व की अनुमति दिए जाने का कोई औचित्य नहीं है।

वर्ष 2006–07 के प्रथम चार माह के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों और अन्य निजी टर्मिनलों से प्राप्त की गई स्थिति के आलोक में भी, श्रम सहित मरम्मत और अनुरक्षण लागत उपस्कर से संबंधित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 2 प्रतिशत पर और अन्य परिसंपत्तियों तथा सिविल कार्यों पर 1 प्रतिशत पर विचार किया गया है। मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमानन के समय प्रचालन-पूर्व व्ययों को सकल प्रखंड से अलग रखा गया है।

वर्ष 2006–07 के सकल प्रखंड में कंब्रीट प्लेटफार्म के निर्माण के लिए रु 35 करोड़ और अतिरिक्त गैन्ट्री क्रेनों तथा अन्य उपस्कर आदि की तैनाती के लिए रु 45.77 करोड़ का संवर्धन प्रस्तावित किया गया है, इन्हें अभी शुरू किया जाना है और इनके वित्तीय वर्ष के अंत तक पूरा होने की संभावना है, जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बताया गया है। इस स्थिति के मददेनजर, सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित इन संवर्धनों संबंधी मरम्मत और अनुरक्षण लागत को वर्ष 2006–07 के दौरान खर्च नहीं किया जा सकता। तथापि, इन संवर्धनों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2007–08 से उल्लिखित स्तर पर अनुमत्त होगी। तदनुसार, वर्ष 2006–07 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का संशोधित अनुमानन रु 227 लाख होगा जोकि प्रथम चार माह के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों पर आधारित अनुमानन के लिए निकट है।

अनुवर्ती वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमानन अन्य टर्मिनलों से प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर उपस्कर लागत पर 2 प्रतिशत और सिविल कार्यों पर 1 प्रतिशत के समान सिद्धांत पर किया गया है। तदनुसार, मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का संशोधित अनुमानन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित रु 530 लाख के स्थान पर रु 353 लाख वार्षिक होगी।

(v). उपस्कर चालन लागत में तीन लागत तत्व अर्थात् बिजली, ईंधन और जल हैं।

जैसाकि मरम्मत और अनुरक्षण्या लागत के मामले में, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया था कि चूंकि प्रचालन सितम्बर, 2005 तक पूर्णतः अभियंत्रित नहीं हुए थे, इसलिए वर्ष 2004–05 के वास्तविक आंकड़े भविष्य अवधि के लिए अनुमानों की उपयुक्तता निर्धारण के लिए उपयुक्त आधार नहीं हो सकते। एसडब्ल्यूपीएल ने, हमारे अनुरोध पर, चालू वित्तीय वर्ष से संबंधित चार महीनों के वास्तविक आंकड़े भेजे हैं। यदि वर्ष 2006–07 के प्रथम चार महीनों की वास्तविक उपस्कर चालन लागत को पूरे वर्ष के लिए लिया जाता है तो अब के अनुमान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत विवरण में वर्ष 2006–07 के लिए सुविचारित अनुमानों से अधिक होंगे।

इसने वर्ष 2006–07 के लिए बिजली, ईंधन और जल लागत अनुमान का विस्तृत परिकलन भेजा है।

जैसाकि जल लागत के रूप में एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि धूल पर छिड़काव के लिए प्रतिदिन लगभग 900 केएल की आवश्यकता होती है जिसमें से औसतन लगभग 300 से 450 केएल एमओपीटी से प्राप्त किया जाता है और शेष बाजार से प्राप्त किया जाता है। एमओपीटी से जल प्राप्ति की लागत रु 9/- प्रति केएल अनुमानित है जबकि शेष बाजार से जल प्राप्ति लागत रु 105/- प्रति केएल अनुमानित है। इस दर में भिन्नता

का कारण है कि एमओपीटी द्वारा आपूर्तित जल सीधेरेज़ संशोधित होता है और जबकि बाजार से प्राप्त किया गया जल सामान्य स्रोतों से होता है। इसने इस अनुमान को प्रसारित करने के लिए आपूर्तिकर्ता द्वारा भेजे गए बिल की प्रतिलिपि भेजी है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2006–07 के लिए भेजे गए बिजली और ईंधन लागत के विस्तृत परिकलन और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा जल प्राप्ति लागत के संबंध में भेजे गए दस्तावेजी साह्य पर विश्वास करते हुए वर्ष 2006–07 के अनुमानों को स्वीकार किया गया है।

(ख). एसडब्ल्यूपीएल ने बिजली और ईंधन की खपत में वर्ष 2007–08 से इस आधार पर लगभग 3 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है कि उपस्कर में खराबियां आएंगी और गैन्ट्री क्रेनों और ओवरहैड क्रेनों की तैनाती भी प्रस्तावित है।

चूंकि वित्तीय वर्ष 2006–07 के अंत के दौरान गैन्ट्री क्रेनों सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित है, इसलिए ये उपस्कर अगले वर्ष से पूर्णतः प्रचालन में आएंगे। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के कारण अनुमानित बिजली खपत में वृद्धि को वर्ष 2007–08 के लिए लिया गया है।

उपस्कर में खराबी धीरे-धीरे होगी जिसके लिए मूल्यहास पहले ही उपलब्ध कराया जा चुका है। यह स्पष्ट नहीं है कि इसका प्रत्येक वर्ष की बिजली खपत पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ेगा। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2008–09 और 2009–10 के दौरान उपस्कर में किसी संवर्धन का प्रस्ताव नहीं किया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई उपयुक्त औचित्य नहीं दिए जाने के कारण, वर्ष 2008–09 और 2009–10, के दौरान बिजली और ईंधन की खपत में प्रस्तावित वार्षिक वृद्धि को स्वीकार नहीं किया गया है। वर्ष 2008–09 से 2009–10 के लिए बिजली और ईंधन की खपत की इकाई दर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2007–08 के लिए अनुमानित स्तर पर सुविचारित की गई है।

(ग). बिजली, ईंधन और जल की इकाई दर में मौजूदा झुकाव के आधार पर अनुवर्ती वर्षों (2007–08 से 2009–10 के लिए 5 प्रतिशत अधिक अनुमानित की गई है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा किया जाता है जो अपेक्षा करते हैं कि व्यय मौजूदा डब्ल्यूपीआई (सभी सामग्रियों के लिए) प्रतिवेदित 4.5 प्रतिशत पर अनुमानित और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किया जाए। तथापि, अनुमानित बिजली और ईंधन लागत संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमानन अधीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान अनुमानित यातायात में वृद्धि से समायोजित किए गए हैं।

(vi). (क). वर्ष 2006–07 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत यातायात में 15 प्रतिशत वृद्धि के बावजूद वर्ष 2005–06 में आई वास्तविक लागत की अपेक्षा कुछ ही कम है। एसडब्ल्यूपीएल ने सभी विचाराधीन वर्षों के लिए ऑन-बोर्ड और प्रहस्तन व्ययों के संदर्भ में प्रत्येक श्रम लागत के प्रचालन का विस्तृत परिकलन भेजा है। वर्ष 2006–07 में श्रम लागत के प्रचालन में कमी मुख्यतः एचआर कोइलों के मामले को छोड़कर इस वर्ष विशेष से अभियांत्रित कार्गों प्रहस्तन प्रचालनों का पूरा होना है।

एसडब्ल्यूपीएल ने आउटसोर्स की गई सेवाओं के लिए विभिन्न ठेकेदारों को भुगतान किए गए बिलों और ऐसी सेवाएं प्रदान कर रहे ठेकेदारों के साथ हुए करार की प्रतिलिपियों के रूप में दस्तावेजी साह्य भेजे हैं। वर्ष 2006–07 के अनुमानों को स्वीकार किया गया है।

(ख). वर्ष 2007–08, 2008–09 और 2009–10 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत वर्ष 2006–07 के लिए अनुमानित रु0 1065 लाख के विपरीत क्रमशः रु0 1873 लाख, रु0 2475 लाख और रु0 3784 लाख अनुमानित की गई है।

एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2007–08 से प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत में वृद्धि एचआर कोइलों के यातायात में महत्वपूर्ण वृद्धि के कारण है। वर्तमान में, यह कार्गो इसके टर्मिनल में प्रहस्तित नहीं किया जा रहा है। वर्ष 2006–07 के अंत तक के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश मुख्यतः इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए उन्हें सक्षम बनाना है। चूंकि एचआर कोइलों के प्रहस्तन में अधिक श्रमिकों की आवश्यकता होती है, इसलिए इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए बड़ी संख्या में विशेषज्ञ श्रम बल तैनात किए जाने की आवश्यकता है। ऐसे कर्मचारियों की औसत लागत अभियंत्रित प्रचालनों द्वारा अन्य बल्क कार्गो के प्रहस्तन में शामिल श्रम की तुलना में बहुत अधिक बताई गई है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनज़र, कुल यातायात में एचआर कोइल मिश्रित कार्गो पर बिना ध्यान दिए प्रत्येक वर्ष के दौरान अनुमानित प्रति कर्मचारी लागत की प्रत्यक्ष औसत से इसकी तुलना करना उपयुक्त नहीं है।

वर्तमान में, एचआर कोइलों के प्रहस्तन को आउटसोर्स करने के लिए उनके द्वारा करार नहीं किया गया है इसलिए इसने एमओपीटी के वर्धमान में स्टील स्लैब के प्रहस्तन के लिए निजी नौकरक द्वारा दिए गए बिल, जोकि रु0 133/- प्रति टन है, की प्रतिलिपि भेजी है।

एकआर कोइल के प्रहस्तन के लिए नौमान व्यय वर्ष 2006–07 के लिए ₹ 0 145.75 की इकाई दर पर अनुमानित किया गया है जोकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजी साक्ष के आधार पर निजी नौमरकों द्वारा वर्तमान में प्रभार्य दर से अधिक होगी। एसडब्ल्यूपीएल ने अनुमानों में आउसोर्सिंग दरों के उच्चतर स्तर पर विचार किए जाने के लिए कोई औचित्य नहीं दिया है। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इसी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए भेजे गए बिल की प्रतिलिपि में निर्दिष्ट दर से 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि की अनुमति देने के पश्चात वर्ष 2007–08 के लिए यह व्यय ₹ 0 138.99 प्रति मीट्रिक टन अनुमानित किया गया है।

(ग). कोयला, कोक, चूना पत्थर, एकआर कोइल आदि के मामले में औसत इकाई प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम लागत 5 प्रतिशत वृद्धि पर अनुमानित की गई है। अन्य प्रशुल्क मदों के लिए अनुमत वृद्धि के अनुसार यह डब्ल्यूपीआई के वर्तमान स्तर 4.5 प्रतिशत पर सीमित की गई है।

(vii). एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि उन्हें पट्टे पर दिए गए भूखंडों के लिए एमओपीटी को देय लाइसेंस शुल्क लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार अनुमानित किया गया है। एमओपीटी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है।

(viii). एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा पर एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद देखा जा सकता है। विवाद का लंबित समाधान, एसडब्ल्यूपीएल ने प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा उल्लिखित स्तर से अधिक अतिरिक्त गर्अआई के लिए निकर्षण अनुरक्षण हेतु प्रावधान किया है।

वर्ष 2005–06 के लिए वास्तविक निकर्षण अनुरक्षण लागत एमओपीटी द्वारा भेजे गए बिलों के आधार पर ₹ 0 36 लाख बताई गई है। इसके विपरीत, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006–07 से 2009–10 के लिए क्रमशः ₹ 0 89 लाख, ₹ 0 93 लाख, ₹ 0 98 लाख और ₹ 0 102 लाख की निकर्षण अनुरक्षण लागत प्रतिवेदित की है।

वर्ष 2006–07 के लिए वर्थ सं. 5ए और 6ए के अग्रभाग में 90000 वर्ग मीटर की मात्रा के लिए ₹ 0 98.35 प्रति घन मीटर की दर से अनुर्वती वर्षों की इकाई लागत में 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ अनुमानित किए गए हैं। निकर्षण लागत के अनुमानन की उपयुक्तता जानने के लिए हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर एमओपीटी ने टिप्पणी की है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण दर वर्ष 2005–06 के दौरान पत्तन द्वारा खर्च किए गए ₹ 0 30/- प्रति घन मीटर की तुलना में अधिक है।

विशेष अनुरोध के बावजूद, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2005–06 अथवा 2006–07 के लिए ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (डीसीआई) को निकर्षण अनुरक्षण लागत के लिए भुगतान की गई राशि के संबंध में दस्तावेजी साक्ष नहीं भेजे हैं। इसने वर्ष 2004–05 से संबंधित बिल भेजा है और यह प्रासिंग नहीं होगा।

वर्ष 2005–06 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक निकर्षण लागत एमओपीटी द्वारा दिए गए बिलों के आधारपर ₹ 0 36 लाख है। तदनुसार, ₹ 0 40 प्रति वर्ग मीटर की निकर्षण दर में एमओपीटी द्वारा दावाकृत इधन लागत, मोबिलाइजेशन और डि-मोबिलाइजेशन प्रभार आदि शामिल हैं। यह एमओपीटी द्वारा निर्दिष्ट आंकड़ों के निकट है।

इकाई दर ₹ 0 98.35 प्रति घन मीटर को हाल ही के वर्षों के लिए सही ठहराने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई दस्तावेजी साक्ष नहीं भेजने के कारण, और पत्तन द्वारा की गई विशिष्ट टिप्पणी के मददेनज़र भी, वर्ष 2005–06 के लिए निकर्षण हेतु एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए वास्तविक व्यय को आधार के रूप में लिया गया है। तदनुसार, वर्ष 2005–06 के लिए विपरित वास्तविक दर पर 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने के पश्चात वर्ष 2006–07 के लिए निकर्षण लागत ₹ 0 41.80 प्रति घन मीटर की दर पर 3.5 अनुमानित की गई है।

अनुर्वती वर्षों के लिए, प्रति इकाई दर में वार्षिक वृद्धि 4.5 प्रतिशत पर अनुमत की गई है, जैसाकि अन्य मदों के लिए विचार किया गया है।

(ix). (क). इस प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में विचार किए जाने के लिए दूसरा मुख्य विंदु एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को देय राजस्व हिस्सा है। यह उल्लेखनीय है कि इस मद को पहले अनुभव के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी। वास्तव में, एसडब्ल्यूपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण आदेश में इस मद को सरकार द्वारा प्रशुल्क निर्देशों के जारी होने से पहले इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए जा रहे सिद्धांत के अनुसार प्रशुल्क परिकलन के लिए लागत तत्व के रूप में शामिल करने से सीधे इंकार कर दिया गया था।

(ख). प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार, 29 जुलाई, 2003 से पहले बोलियों को अंतिम रूप देने के मामले में, निजी प्रचालकों और भूस्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को प्रशुल्क निर्धारण की लागत के रूप में प्रशुल्क परिकलन में अवश्य लिया जाना चाहिए ताकि इस मद से होने वाले संभावित नुकसान से बचा जा सके, को ध्यान में नहीं रखा जा रहा है, बरते अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिक राशि।

(ग). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर अप्रैल, 1999 में किए गए थे। रॉयल्टी (के हिस्से) को पास-थु के रूप में अनुमति देने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश कार्यान्वयित करते समय, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में, स्वीकार्य लागत तत्वों और अनुमत प्रतिलाभ पर विचार करने के पश्चात इस संदर्भ में नुकसान को राजस्व घाटे के रूप में लिया गया था। यदि दूसरे बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम सीमा पर रॉयल्टी की अनुमति नहीं दी जाती है तो संशोधित प्रशुल्क-निर्देशों के अनुसार इसका परिणाम नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में

'नुकसान' की सीमा तक कटौती होगी। इसलिए, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट राजस्व हिस्से के अधिकतम अनुमति स्तर को वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए पास-थु के रूप में अनुमति दी गई है।

(घ). लाइसेंसशुदा परिसरों के हस्तांतरण की तारीख के बारे में एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद है। इस लंबित विवाद के समाधान के लिए, एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल ने जून, 2003 में अनुपूरक करार किया था। इस अनुपूरक करार के अनुसार, लाइसेंसधारी को 9 नवंबर, 2005 से राजस्व हिस्सा अदा करना है जोकि लाइसेंस करार में निर्धारित विभिन्न पैरामीटरों पर परिकलित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का अधिकतम 18 प्रतिशत बशर्ते रु0 12 करोड़ का न्यूनतम भुगतान है। इस में यह अपेक्षा भी की गई है कि लाइसेंसधारी नवम्बर, 2005 से 5 मिलियन मीट्रिक टन वार्षिक का न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट प्राप्त करे।

(ङ.) तथापि, वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए यातायात लाइसेंस करार में निर्धारित एमजीटी से कम अनुमानित किया गया है। इसके मद्देनजर, प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में एसडब्ल्यूपीएल ने एमओपीटीको देय न्यूनतम राजस्व हिस्सा रु0 12 करोड़ प्रतिवर्ष का दावा किया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए भी, एमओपीटी को देय राजस्व हिस्सा लागत विवरण में समान स्तर पर सुविचारित किया गया है।

(घ). एमओपीटी द्वारा किया गया निवेदन कि इस प्राधिकरण के गठन से पहले बोलीदाता अपनी ओर से प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र थे, उस समय लागू सही विधिक स्थिति नहीं है। टीएमपी के गठन से पहले भी, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 में निर्धारित विभिन्न सेवाओं के लिए पत्तन न्यास केवल सरकार के पूर्व अनुमोदन से केवल अपने दरमान अधिसूचित करते थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में, वर्ष 1997 में, संशोधनों द्वारा पत्तन प्रशुल्कों के निर्धारण के लिए महापत्तन के न्यासी बोर्ड और सरकार के पास पहले विहित शक्ति निरस्त कर दी गई और ऐसी शक्ति टीएमपी को प्रदान कर दी गई।

(छ). एमओपीटी ने पहले उल्लेख किया था कि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित राजस्व हिस्सा 13.10 प्रतिशत और राजस्व हिस्से की न्यूनतम राशि रु0 11.10 करोड़ उल्लिखित की गई थी।

तत्पश्चात्, इसने स्पष्ट किया कि एसडब्ल्यूपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा उनके प्रशुल्क के विनियमन की अपेक्षा वाली बदली स्थिति के मद्देनजर न्यूनतम गारंटीशुदा राशि के भुगतान के बारे में सरकार के समक्ष अपना भत्ता व्यक्त कर दिया था। इस संबंध में सरकार ने भी पुष्टि की है कि बदली पारिस्थितियों में मै0 एबीजीकेसीटीएल को न्यूनतम गारंटीशुदा वार्षिक राशि अदा नहीं करनी है।

तथापि, सरकार से आदेश प्राप्त करने के पश्चात्, एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल ने आगे की बातचीत की थीं और दोनों पक्षों की सहमति से लाइसेंस करार में राजस्व हिस्से के रूप में देय न्यूनतम राशि रु0 12,00,20,560 शामिल की गई बताया गया है। यह ज्ञात नहीं है कि लाइसेंस करार में राजस्व हिस्से की इस न्यूनतम राशि का निर्धारण सरकार द्वारा अपने पूर्व निर्णय के अधिक्रमण में विशेष रूप से अनुमोदित किया गया है अथवा नहीं।

(ज). उपर्युक्त स्थिति के बावजूद, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि लाइसेंस करार के उपबंध के मद्देनजर, एसडब्ल्यूपीएल को राजस्व हिस्से की न्यूनतम राशि अदा करनी है भले ही प्रहसित अथवा प्रहसित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात लाइसेंस करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से कम हो। यदि इस रॉयल्टी राशि को प्रशुल्क में लागत के रूप में लिया जाता है तो निझी टर्मिनल प्रचालक द्वारा उल्लिखित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट नहीं प्राप्त करने वाले टर्मिनल के कारण पड़ने वाला अतिरिक्त बोझ मौजूदा यातायात को वहन करना होगा। यह उल्लेखनीय है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय राजस्व हिस्सा वर्तमान प्रशुल्क पर रु0 12 करोड़ से अधिक होता है, यदि वे एमजीटी स्तर से अधिक मात्रा में प्रहस्तन करते।

सरकार को सूचित किया गया था कि वर्तमान मामले में घूंकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात लाइसेंस करार में परिकलिप्त एमजीटी की अपेक्षा में कम है, इसलिए उपर्युक्त होगा कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानित यातायात अनुमानों पर लागू राजस्व हिस्से पर विचार किया जाए और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क परिकलन के प्रयोजन के लिए दूसरी निम्नतम बोली की सीमा तक इसे स्वीकार किया जाए। इसका अर्थ है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट नहीं प्राप्त करने के कारण देय अतिरिक्त राजस्व हिस्से को मान्यता नहीं दी जाएगी।

चूंकि सरकार द्वारा कोई अन्य वैकल्पिक दृष्टिकोण नहीं सुझाया गया है, इसलिए राजस्व हिस्से का परिकलन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों के लिए कार्गो प्रहस्तन आय पर किया गया है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार सभी वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए दूसरे बोलीदाता द्वारा उल्लिखित सीमा 13.10 प्रतिशत पर लागत के रूप में स्वीकार किया गया है।

(x). एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि की है कि मूल्यहास का परिकलन कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अनुमति जीवन मानकों के लिए स्ट्रेट-लाइन पद्धति के आधार पर किया गया है।

निर्माण अवधि के दौरान हुए रु0 8.70 करोड़ के प्रारंभिक व्यय को पहले सिविल और उपर्युक्त लागत के अधीन पूँजीकृत और लागू दरों पर मूल्यहासित किया गया था। तत्पश्चात्, हमारे द्वारा उल्लेख किए जाने पर, एसडब्ल्यूपीएल ने संशोधित लागत विवरण में इस मद को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से अलग रखा है और

व्यय को 25 वर्षों में बांटने के लिए सहमत है। चूंकि लाइसेंसशुदा परियोजनों का हस्तांतरण नवम्बर, 2002 में किया गया था, इसलिए वित्तीय वर्ष 2005–06 के पश्चात परियोजना की शेष अवधि 26 वर्ष होगी। तदनुसार, 31 मार्च, 2006 को प्रतिवेदित प्रारंभिक व्यय अन्य निजी टर्मिनलों में अंगीकृत सामान्य सिद्धांत के अनुसार शेष परियोजना अवधि पर बांटा गया है। प्रतिलाभ के परिकलन के लिए बट्टे खाते में नहीं डाले गए प्रारंभिक व्यय को प्रत्येक वर्ष के अंत में नियोजित पूँजी में जोड़ा गया है।

(xi). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2005–06 के लिए बीमा लागत ₹0 41 लाख प्रतिवेदित की है। अनुवर्ती वर्षों 2006–07 से 2009–10 के लिए बीमा लागत क्रमशः ₹0 91 लाख, ₹0 129 लाख और ₹0 127 लाख और ₹0 129 लाख अनुमानित की गई है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, तुलना के प्रयोजन के लिए वर्ष 2005–06 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार नहीं किया जा सकता क्योंकि यह अभियन्त्रित प्रचालनों के साथ पूरे वर्ष के व्यय का प्रतिनिधित्व नहीं करता है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अगस्त, 2006 तक ली गई बीमा योजनाओं में ₹0 78.54 लाख की कुल प्रीमियम राशि शामिल है। इसके अलावा, इसने निर्यात कारों आदि के लिए कुछ अतिरिक्त मरीन योजना प्रस्तावित की है और तदनुसार बीमा प्रीमियम वर्ष 2006–07 के लिए ₹0 91 लाख अनुमानित किया गया है। लाइसेंस करार में भी अपेक्षा की गई है कि लाइसेंसधारी को पूरी परियोजना अवधि के लिए बीमा करवाना आवश्यक है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित कुल बीमा लागत वर्ष 2006–07 और 2007–08 के लिए अचल परिसंपत्तियों का लगभग 0.5 प्रतिशत से 0.68 प्रतिशत परिगणित की गई है जोकि निजी टर्मिनलों द्वारा अनुमानित बीमा लागत से तुलनात्मक है और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।

वर्ष 2007–08 के लिए, बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित ₹0 81.61 करोड़ के संवर्धनों पर समान दर पर अनुमानित की गई है। तदनुसार, इस वर्ष के लिए अनुमानित बीमा लागत ₹0 129 लाख को स्वीकार किया गया है।

अनुवर्ती दो वर्षों 2008–09 और 2009–10 के लिए, बीमा लागत वर्ष 2007–08 के लगभग समान स्तर पर अनुमानित की गई है, हालांकि इसने इन वर्षों के दौरान उपस्कर में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं किए हैं। वास्तव में, बीमा लागत परिसंपत्तियों के मूल्यहास के कारण कम होनी चाहिए। इस संबंध में एसडब्ल्यूपीएल से कोई स्पष्टीकरण प्राप्त नहीं होने पर, बीमा लागत वर्ष 2007–08 के अनुमान के अनुसार अनुवर्ती वर्षों के लिए निवल अचल परिसंपत्तियों के 0.68 प्रतिशत पर अनुमत्त की गई है।

(xii). वर्ष 2005–06 के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय प्रमाणित वार्षिक लेखों के अनुसार ₹0 346 लाख प्रतिवेदित की गई है। इसके विपरीत, वर्ष 2006–07 के अनुमान ₹0 552 लाख हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2005–06 के वास्तविक प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय ₹0 537 लाख थे जिसमें से जाँच चालन अवधि से संबंधित ₹0 191 लाख पूँजीकृत किए गए थे।

व्यय की अन्य मदों की भांति, इस अनुमान की उपयुक्तता सिद्ध करने के लिए वर्ष 2006–07 के प्रथम चार माह के लिए प्रतिवेदित वास्तविक प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों को पूरे वर्ष के लिए लिया गया है। यह पाया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय पिछले चार माह के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर विपरित अनुमान के भीतर ही हैं। वर्ष 2006–07 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय को लागत विवरण में लिया गया है।

अनुवर्ती वर्षों के लिए, वार्षिक वृद्धि पिछले तत्संबंधी वर्षों में अन्य मदों के लिए यथा सुविचारित 4.5 प्रतिशत पर सीमित की गई है।

(xiii). लाइसेंस करार की अपेक्षानुसार, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को भुगतान की गई प्रतिभूति जमा राशि ₹0 1.53 करोड़ परियोजना की समाप्ति पर वापसी–योग्य है। एसडब्ल्यूपीएल ने परियोजना अवधि की समाप्ति पर उपलब्ध होने वाली इस वापसी के लाभ को पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर पर लाइसेंस की शेष अवधि में बाराबर–बाराबर बांट दिया है। अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार पीएलआर के वर्तमान स्तर पर 11 प्रतिशत का छूट कारक लागू कर वार्षिकीकृत वर्तमान मूल्य पर विचार करते हुए परिकलन में आशिक तौर पर संशोधन किया गया है।

(xiv). (क). वित्तीय वर्ष 2005–06 का सकल प्रखंड, पूँजीकृत प्राथमिक व्ययों के अलावा, ₹0 149.39 लाख प्रतिवेदित किया गया है।

इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, प्रस्ताव के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित सकल प्रखंड और मूल्यहास और इसके वर्ष 2005–06 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों पर विश्वास किया गया है क्योंकि संशोधित लागत विवरण के प्रपत्र 4क में निर्दिष्ट आंकड़े वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं।

(ख). वर्ष 2006–07 के दौरान सकल प्रखंड के लिए ₹0 81.62 करोड़ की अतिरिक्त राशि प्रस्तावित की गई है। इसमें नए कंक्रीट प्लेटफार्म के निर्माण के लिए ₹0 35 करोड़ घोबाइल घाट क्रेन की प्राप्ति के लिए ₹0 26.50 करोड़ और छह गैन्च्री क्रेनों, अन्य उपस्कर, वैघुतीय संस्थापन, आईटी आदि की खरीद के लिए लगभग ₹0 20 करोड़ शामिल हैं।

(ग). लाइसेंस करार में लाइसेंसधारी की विशिष्ट निवेश योजना के बारे में उल्लेख नहीं किया गया है। इसमें लाइसेंसधारी को अनुमति दी गई है कि वह लाइसेंसदाता को सूचित करने के पश्चात अपने विवेकानुसार अतिरिक्त सुविधाएं प्रदान कर सकता है। एमओपीटी ने कंफ्रीट प्लेटफार्म पर किए जा रहे प्रस्तावित निवेश का समर्थन किया है और अनुमानों को उपयुक्त पाया है। अन्य निवेशों के संबंध में, पत्तन ने कोई टिप्पणियां नहीं की हैं क्योंकि उन्हें इसके बारे में जानकारी नहीं है।

(घ). एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि उद्धारण के प्रारंभिक तकनीकी प्रस्ताव में 2 एमटी प्रति वर्ग मीटर का भंडारण क्षेत्र प्रदान किया जाना था, यद्यपि प्रस्तावित कंफ्रीट प्लेटफार्म क्षेत्र, जोकि संपूर्ण रियायत अवधि में अप्रयुक्त रह जाएगा, अब 10 एमटी प्रतिवर्ग मीटर की क्षमता के कार्गो के भंडारण के लिए प्रयोग हेतु उपलब्ध होगा। रह जाएगा, अब 10 एमटी प्रतिवर्ग मीटर की क्षमता के कार्गो के भंडारण के लिए प्रयोग हेतु उपलब्ध होगा। यौजूदा बर्थ के पीछे इस उच्चातर भार क्षमता वाले प्लेटफार्म से अपेक्षा की गई है कि इससे घाट मोबाइल क्रेन की पहुंच के भीतर एचआर काइल जैसे भारी कार्गो के भंडारण के लिए महत्वपूर्ण योगदान देगा। अतिरिक्त उपस्कर के साथ यह निवेश निर्यात कार्गो में वृद्धि को पूरा करने के लिए प्रचालन सुविधाओं के सृजन और बर्थ सं. 5ए के बेहतर उपयोग के लिए प्रस्तावित किया गया है।

(ङ.). कंफ्रीट प्लेटफार्म, मोबाइल घाट क्रेन, गैन्ट्री क्रेन, रेलवे साइडिंग, अन्य वैधुतीय संस्थापन आदि से संबंधित विसिल कार्यों के रूप में ऐसी अधिकांश परिसंपत्तियों के लए जारी किए गए खरीद आदेशों की प्रतिलिपियां/ब्योरे प्रस्तुत कर अनुमानित पूंजी लागत प्रतिस्थापित की गई है। इसने कन्चेयर अवसंरचनाओं के लिए ₹० 6.30 करोड़ की प्रस्तावित पूंजी लागत के संबंध में दस्तावेज़ी समर्थन नहीं भेजा था। इसने स्पष्ट किया है कि जनवरी, 2007 के अंत तक घाट मोबाइल क्रेन के इसके टर्मिनल में आने के पश्चात ही यह व्यय किया जाएगा।

(च). एसडब्ल्यूपीएल को प्रस्तावित संवर्धन के कारण क्षमता में किसी वृद्धि की उम्मीद नहीं है और प्रति इकाई लागत में कटौती की उम्मीद है।

चूंकि प्रस्तावित पूंजी व्यय समग्र रूप में अवसंरचना सुविधा में सुधार और भंडारण क्षेत्र में वृद्धि के लिए है, जोकि इस टर्मिनल में मुख्य बाध्यता है, और यह स्वीकार करते हुए भी कि एसडब्ल्यूपीएल ने अधिकांश पूंजी लागतों के लिए पूंजी लागत वैधीकृत की है, इसलिए वर्ष 2006–07 के दौरान सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धन पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

जैसकि पहले उल्लेख किया गया है, परिशोधन के पश्चात प्रत्येक वर्ष के अंत में शेष रह गए प्रारंभिक व्यय को प्रतिलाभ के परिकलन के लिए नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है।

(xv). (क). विविध देनदारियां दो माह की कूल आय पर अनुमानित किए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश ने विविध देनदारों को दो माह की परिसंपत्ति आय और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित किया है। इस संदर्भ में, एसडब्ल्यूपीएल का यह तर्क सही नहीं है कि मानक केवल महापत्तनों के मामले में लागू होते हैं। प्रशुल्क दिशा-निर्देश महापत्तनों के साथ-साथ निजी टर्मिनलों पर भी लागू होते हैं।

(ख). कार्यगत पूंजी के परिकलन में रोकड़ और बैंक जमा राशि एक माह के प्रचालन व्यय पर सुविचारित की गई है। इसने इस मानक को प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों पर लागू नहीं किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.9 रोकड़ जमा को एक माह के रोकड़ व्यय पर सीमित करता है। यह इस मानक का कार्यान्वयन का प्रबंधन व्यय पर सीमित नहीं करता है। चूंकि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय में रोकड़ व्यय भी शामिल है, इसलिए निर्धारित मानक व्यय के इस शीर्ष पर लागू होता है और संशोधित स्थिति पर विचार किया गया है।

(ग). अनुगामी पैरों में स्पष्ट किए गए संशोधनों की शर्त पर, नियोजित पूंजी वर्ष 2006–07 के लिए ₹० 227.59 करोड़, वर्ष 2007–08 के लिए ₹० 214.21 करोड़, वर्ष 2008–09 के लिए ₹० 199.38 करोड़ और वर्ष 2009–10 के लिए ₹० 185.02 करोड़ परिणामित की गई है।

(xvi). एसडब्ल्यूपीएल ने स्वीकार किया है कि टर्मिनल की क्षमता बर्थ की लम्बाई, अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली और अन्य सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए 5 मिलियन मीट्रिक टन होगी और सीमित भंडारण क्षेत्र उपलब्ध है। एमओपीटी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है।

रेल अवसंरचनां में संभावित सुधार के मददेनजर, एसडब्ल्यूपीएल को टर्मिनल की क्षमता बढ़कर वर्ष 2009–10 तक 7.5 मिलियन मीट्रिक टन होने की उम्मीद है।

अनुमानित थुपुट के लिए क्षमता उपयोग वर्ष 2006–07 से 2009–10 के लिए 60 प्रतिशत से अधिक परिणामित किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत की दर से पूरे प्रतिलाभ का हकदार है क्योंकि क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से अधिक है।

(xii). (क). सितम्बर, 2004 में एसडब्ल्यूपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, वर्ष 2004–05 और 2005–06 की अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास किया गया था। प्रस्तावित प्रशुल्क पर आय अनुमानन और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित थुपुट पर विचार किया गया था।

(ल). एसडब्ल्यूपीएल ने 19 जून, 2004 से प्रचालन शुरू किए थे। चूंकि यह परियोजना पूरी तरह समाप्त नहीं हुई है, इसलिए इस जून, 2004 के दौरान सितम्बर, 2005 तक जाँच आधार पर प्रचालित किया गया था। पूर्णतः अभियांत्रित प्रचालनों के साथ व्यवसायिक प्रचालन 22 सितम्बर, 2005 से शुरू हुए थे।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को अधिदेश देता है कि वह निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन/निजी प्रचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वस्त अनुमानों के संदर्भ में समीक्षा करें।

(ग). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2005–06 के वार्षिक लेखों में लाभ और हानि लेखा 22 सितम्बर, 2005 से दर्शाया गया है। जाँच चालन अवधि के लिए, वार्षिक लेखें व्यय की विभिन्न मदों के पूंजीकरण के पश्चात व्यय से अधिक आय स्थिति दर्शाते हैं। इसने व्ययों का विस्तृत व्योरा नहीं दिया है।

इसलिए, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, जाँच चालन अवधि के लाभ विवरण के साथ-साथ एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा वर्ष 2005–06 के लिए विधिवत् प्रमाणित व्यवसायिक प्रचालनों पर विचार किया गया है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजा गया वर्ष 2004–05 का विवरण उनके लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित नहीं है। किन्तु चूंकि 19 जून, 2005 से 31 मार्च, 2005 के जाँच चालन के इस विवरण में समग्र अधिशेष स्थिति वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल खाती है, इसलिए इस विश्लेषण के लिए इस पर विश्वास किया गया है।

(घ). एसडब्ल्यूपीएल ने हमारे प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में पिछली अवधि वर्ष 2004–05 और 2005–06 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण भेजा है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजा गया पिछली अवधि का विश्लेषण निम्नलिखित के संदर्भ में संशोधित किया गया है :

(कक). वर्ष 2004–05 के लिए, इसने 19 जून, 2004 से 31 मार्च, 2005 की जाँच चालन अवधि के लिए प्राप्त हुए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 1 अप्रैल से 18 जून, 2004 अवधि के आंकड़े यथानुपात आधार पर बांटे गए हैं।

चूंकि एसडब्ल्यूपीएल ने प्रचालन केवल 19 जून, 2004 से शुरू किए हैं और यह स्वीकार करते हुए कि हमारे प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वर्ष 2004–05 के अनुमान भी दस माह के लिए हैं जोकि इस वर्ष विशेष के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालनों की अवधि से लगभग मेल खाते हैं, अलग-अलग प्रभार से तुलना करने के लिए वास्तविक आंकड़ों में कोई यथानुपात समायोजन करने की आवश्यकता नहीं है।

(कख). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय राजस्व हिस्से को, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के जारी होने से पहले इस प्राधिकरण द्वारा उस समय अपनाए गए सिद्धांतों के अनुसरण में, पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था। वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए यह स्थिति बनाए रखी गई है।

(कग). पिछले प्रशुल्क आदेश में, क्षमता उपयोग और ऋण की अनुमानित लागत से संबंधित इकियटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में सुविचारित किया गया था। व्यवसाय में परिनियोजित इकियटी अंश धारक निधि पर प्रतिलाभ, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार ही, वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सुविचारित किया गया है। यह प्रतिलाभ वास्तविक क्षमता उपयोगीता स्तर से भी संबंधित है।

(कघ). वार्षिक लेखों में प्रदर्शित ऋण की वास्तविक लागत, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार, वर्ष 2004–05 और 2005–06 दोनों के वास्तविक आंकड़ों पर भी सुविचारित की गई है।

(कङ). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2005–06 के लिए मूल्यहास रु 1089 लाख सुविचारित किया गया है जबकि वार्षिक लेखे इस रु 575 लाख प्रतिवेदित करते हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने रप्ट किया है कि वार्षिक लेखों में प्रदर्शित मूल्यहास केवल छह की अवधि के लिए है, व्यवसायिक प्रचालन इसके पश्चात शुरू हुए और इसलिए वास्तविक आंकड़े पूरे वर्ष के लिए यथा अनुपात आधार पर दिखाए गए हैं। आय और व्यय की अन्य मदों की तरह ही, वार्षिक लेखों में प्रदर्शित मूल्यहास राशि और एसडब्ल्यूपीएल के लेखापरीक्षकों द्वारा विधिवत् प्रमाणित लागत स्थिति पर इस प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है।

(3.) वर्ष 2004–05 के लिए वास्तविक यातायात, आय और प्रचालन व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों से बहुत अलग नहीं हैं।

मूल्यहास में भिन्नता का कारण मुख्यतः एसडब्ल्यूपीएल का जॉच चालन अवधि में होना था। तैनाती के लिए प्रस्तावित अधिकांश परिसंपत्तियां कार्य प्रगति पर हैं के रूप में थीं। इसलिए, वर्ष 2004-05 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित रु 423 लाख के विपरीत वास्तविक मूल्यहास रु 5 लाख प्रतिवेदित किया गया है।

दूसरी मुख्य भिन्नता इकिटी शेयर धारकों की निधियों के अनुमानन के संदर्भ में है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित रु 72.65 करोड़ की अनुमानित इकिटी अंशधारक निधि के विपरीत, वर्ष 2004-05 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक इकिटी शेयर पूंजी रु 46.20 करोड़ है। इसका कारण पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वस्त नियोजित पूंजी के अनुमानन और अब प्रदर्शित वास्तविक स्थिति में भिन्नता का होना है। तथापि, ऋण स्थिति प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानन से तुलना योग्य है।

(च). वर्ष 2005-06 के लिए, पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों की तुलना में यातायात में 28 प्रतिशत की महत्वपूर्ण कमी आई है। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित 4.21 एमएमटी यातायात के विपरीत, वास्तविक प्रहसित यातायात 3.02 एमएमटी प्रतिवेदित किया गया है। इसका मुख्य कारण प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमानित लौह अयस्क गुटिका यातायात, कोक यातायात को पूरा नहीं किया जाना और प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान परिकल्पित सड़क मार्ग से कार्गो, अवसंरचना सुविधाओं की कमी के कारण, प्रहसित नहीं किया जाना भी है। परिणामस्वरूप, वास्तविक आय भी अनुमानों की तुलना में 32 प्रतिशत कम प्रतिवेदित की गई है।

उपर्युक्त विश्लेषित इन भिन्नताओं के बावजूद, प्रचालन अधिशेष वर्ष 2005-06 के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश में अनुमानित रु 2701 लाख से बढ़कर रु 3262 लाख हो गई है, इसका मुख्य कारण अधिकांश मदों के लिए वास्तविक व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानन की अपेक्षा लगभग 45 प्रतिशत से 80 प्रतिशत कम थे।

वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक आंकड़े पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदर्शित 3.6 प्रतिशत अधिशेष के विपरीत स्थीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात 31 प्रतिशत अधिशेष दर्शाता है। वास्तविकताओं की तुलना में पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों में भिन्नता 481 प्रतिशत अधिशेष दर्शाता है। वास्तविकताओं की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए अनुमान भी समान स्तर पर हैं।

(छ). एसडब्ल्यूपीएल सितम्बर, 2004 में अनुमोदित दर पर वर्ष 2006-07 के लिए टर्मिनल प्रचालन जारी रखे हुए हैं। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जब तक यह आदेश लागू किया जाएगा तब के वर्ष 2006-07 में केवल लगभग दो माह शेष रह जाएंगे। इसलिए, अनुरूपी वर्षों के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु इस पर विचार करने के स्थान पर, पिछली अवधि के साथ इस पर विचार करना और पिछले दो वर्षों के लिए प्रदर्शित निवल अधिशेष के साथ इस वर्ष की निवल घाटा स्थिति के साथ समायोजन करना उपर्युक्त होगा।

चूंकि तुलना के प्रयोजन के लिए वर्ष 2006-07 के अनुमान उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा निर्धारित लागत स्थिति, विश्लेषण में पहले स्पष्ट किए गए कारणों से संशोधन किए जाने की शर्त पर, पर विचार किया गया है।

चूंकि यह विश्लेषण वर्ष 2006-07 के अनुमानों के आधार पर किया गया है, इसलिए वास्तविक स्थिति की अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा की जाएगी। यदि भिन्नता संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित स्तर की अपेक्षा अधिक पाई जाएगी इसे अगल प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

(ज). तदनुसार, अनुमति-योग्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा, उपर्युक्त चर्चाओं की शर्त पर, निम्नलिखित है:

(रुपए लाखों में)

2004-05	624
2005-06	1809
2006-07	(-) 2002
कुल	431

(झ). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों और वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 में से प्रत्येक की वास्तविकताओं में 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता आएगी। स्थीकार्य लागत और इन दो वर्षों के पश्चात प्रदर्शित अधिशेष वर्ष 2006-07 के घाटे से प्रतितुलन किया गया है। तालिका में प्रदर्शित जमा अधिशेष का 50 प्रतिशत अर्थात रु 215.50 लाख संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 1.13 के अनुसरण में तीन वर्षों की वर्तमान प्रशुल्क वैधता अवधि में बांट दिया गया है।

— 29 —

(xviii). वर्ष 2007–08 से 2009–10 के समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध—I (क) से (ग) के रूप में संलग्न किए गए हैं। वितीय/लागत विवरणों से निकलने वाले परिणामों की सारकृत स्थिति नीचे तालिकाबद्द की गई है:

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रुपए लाखों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) (रुपए लाखों में)				निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा प्रतिशत में
		2007-08	2008-09	2009-10	कुल	2007-08	2008-09	2009-10	कुल	2007-08	2008-09	2009-10	
1.	संपूर्ण टर्मिनल के लिए समेकित लागत विवरण	8514	9510	11971	29996	(-)966	(-)524	476	(-)1015	(-)11.4%	(-)5.5%	4.0%	(-)4.30%
2.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	1963	2181	2711	6855	(-)87	173	747	833	(-)4.5%	7.9%	27.6%	10.3%
3.	दृथ किराया गतिविधि	6551	7330	9260	23141	(-)878	(-)697	(+)272	(-)1846	(-)13.4%	(-)9.5%	(-)2.9%	(-)8.6%

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि संशोधित लागत विवरण टर्मिनल को प्रचलित दरों पर अनुमानित प्रचालन आय पर वर्ष 2007–08, 2008–09 और 2009–10 के लिए लगभग 4.30 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है।

पोत संबंधित गतिविधि 10.3 प्रतिशत औसत अधिशेष दर्शाता है। पोत संबंधित गतिविधि में अधिशेष कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में घाटे को कुछ हद तक पूरा करता है शेष 4.30 प्रतिशत का आन्तरिक घाटा प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से पूरा किया जाएगा।

एसडब्ल्यूपीएल ने इस गतिविधि में प्रदर्शित अधिशेष के मद्देनज़र बर्थ किराया गतिविधि में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। तथापि, इसने इस प्रशुल्क मद को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है जिसपर इस विश्लेषण के अनुवर्ती भाग में चर्चा की गई है।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत, घाटशुल्क प्रभार, धूल निवारण प्रभार और भंडारण प्रभार में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। तथापि, प्रहस्तन प्रभारों में धातु उत्पादों/स्टील कोइलों के लिए 20 प्रतिशत, कोयला मामले में 26 प्रतिशत और चूना पत्थर के मामले में 28 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। लौह अयस्क गुटिट्काओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।

चूंकि समग्र लागत स्थिति केवल 4.30 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित स्तर पर प्रशुल्क वृद्धि की आवश्यकता नहीं है। प्रशुल्क में वृद्धि केवल विचाराधीन तीन वर्षों में ₹0 1015 लाख के घाटे को पूरा करने के लिए आवश्यक है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित, प्रशुल्क में वृद्धि कार्गो प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित की जाती है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजी गई सूचना के आधार पर, धातु उत्पादों/स्टील कोइलों/स्लैब कोयला/कोक (सभी प्रकार के) और चूना पत्थर संबंधी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर होने वाली कुल आय विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए ₹0 17478 लाख अनुमानित की गई है। लागत विवरण में प्रदर्शित घाटे को पूरा करने के लिए इन मदों के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 6 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल ने लौह अयस्क गुटिट्काओं और अनुसूची में विनिर्दिष्ट नहीं किए गए अन्य बल्क कार्गो के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कोई प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित इन कार्गो मदों के लिए मौजूदा प्रशुल्क जारी रखने की अनुमति दी गई है।

(xix). (क). संशोधित लागत विवरण के अनुसार बर्थ किराया गतिविधि का लागत विवरण वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए 10.3 प्रतिशत की अधिशेष स्थिति दर्शाता है। एसडब्ल्यूपीएल ने अपने लागत विवरण में प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के मद्देनज़र बर्थ किराया प्रभारों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। तथापि, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार बर्थ किराया ढाँचे में प्रस्तावित युक्तिकरण पर विचार किया जा सकता है वशर्ते इसका प्रयोक्ताओं और प्रचालक दोनों पर कोई महत्वपूर्ण वित्तीय प्रभाव नहीं पड़े।

(ख). वर्तमान दरमान बर्थ सं. 5ए में एकसमान बर्थ किराया प्रभार 0.0125 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग निर्धारित करता है। इसने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अनुसार बर्थ सं. 5ए में वर्तमान एकसमान दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इस बर्थ विशेष में प्रस्तावित बर्थ किराया स्वीकार किया गया है, वशर्ते तटीय पोतों की दर प्रचलित विनिमय दर पर अधुनातन करते रहनी होगी।

(ग). बर्थ सं. ६६ के संबंध में, मौजूदा दरमान वार टियर दरों में बर्थ किराया निर्धारित करता है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुपालन करने के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने एकल बर्थ किराया दर 0.035 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रस्तावित की है। यह एकसमान दर प्रस्तावित करने के आधार के रूप में इसने 30001 से 50000 सीमा वाले पोतों के लिए लागू वर्तमान बर्थ किराये पर विचार किया है।

दिशलेषण करने पर, यह देखा गया है कि एकसमान बर्थ किराये के निर्धारण से 20000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 44 प्रतिशत की महत्वपूर्ण वृद्धि और 20001 से 30000 जीआरटी के पोतों के लिए 18 प्रतिशत वृद्धि होगी, जबकि 50000 जीआरटी से अधिक के पोतों को प्रचलित बर्थ किराये में कटौती से 7.6 प्रतिशत का लाभ होगा। चूंकि 30000 जीआरटी से कम के पोतों पर पर्याप्त प्रभाव पड़ेगा, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध किया गया था कि वह इस प्रभाव को कम करने और तटस्थ स्थिति बनाए रखने के लिए भी समीक्षा करने और वैकल्पिक प्रशुल्क ढाँचा प्रस्तावित करें। एसडब्ल्यूपीएल ने प्रारंभ में दावा किया था कि बर्थ सं. ६६ छोटे पोतों के आने की समावना नहीं है, इसलिए उसके दरमान में प्रस्तावित बर्थ किराया ढाँचे में संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है। तथापि, बाद में, एसडब्ल्यूपीएल 30000 जीआरटी से कम के पोतों के लिए प्रचलित प्रशुल्क ढाँचे के अनुसार बर्थ किराया निर्धारित करने के लिए सहमत हो गया था।

जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल ने सही बताया गया है, उसके टर्मिनल में आने वाले अधिकांश कोयला पोत और कोयला/कोक पोत 30000 जीआरटी से अधिक के होते हैं और इसलिए प्रस्तावित एकसमान दर से प्रभावित नहीं होंगे। तथापि, 30000 जीआरटी से कम के कुछ पोत चूना पत्थर और कोयला लाते हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस गतिविधि के अंतर्गत प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के मददेनज़र बर्थ किराया गतिविधि में किसी वृद्धि की आवश्यकता नहीं है।

चूंकि एक ही बार में युक्तिकरण से 30000 जीआरटी से कम के पोतों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की समावना है, इसलिए यह सुनिश्चित करने के लिए दो टियर बर्थ किराया ढाँचा निर्धारित करना उपयुक्त होगा कि प्रस्तावित एकसमान दर के कारण छोटे पोतों पर अनावश्यक बोझ न पड़े। समान कारणों से, मुरुगांव पत्तन, विशाखापत्तनम पत्तन आदि जैसे अन्य पत्तनों के मामले में भी, यह प्राधिकरण पोत संबंधित प्रभारों में धीरे-धीरे युक्तिकरण की अनुमति दे चुका है।

बाद में, एसडब्ल्यूपीएल भी 30000 जीआरटी से कम को पोतों के लिए वर्तमान कम बर्थ किराया दर को जारी रखने के लिए सहमत हो गया था। उपर्युक्त दिशलेषण के मददेनज़र, बर्थ सं. ६६ में बर्थ किराया दो टियर प्रशुल्क ढाँचा अर्थात् 30000 जीआरटी तक 0.0275 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग और 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 0.0325 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथव उसका भाग समान स्लैबों की मौजूदा दरों के साथ निर्धारित किया गया है।

(xx). एसडब्ल्यूपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमान में 'तटीय कार्गो' और 'विदेशी कार्गो' को परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। तटीय कार्गो का आशय इसके मूल स्थान अथवा पहुंच स्थान पर बिना ध्यान दिए ऐसे कार्गो से जिसे पोत दूसरे भारतीय पत्तन के नौभरण के पश्चात एक भारतीय पत्तन पर खाली अथवा दिलोमतः नौभरण करता है। विदेशी कार्गो का आशय तटीय कार्गो से इतर किसी अन्य कार्गो से है। अन्य महापत्तनों अथवा निजी टर्मिनलों के दरमान में इन शब्दावली को परिभाषित नहीं किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल ने अपने दरमान में 'तटीय कार्गो' और 'विदेशी कार्गो' की प्रस्तावित परिभाषा का उल्लेख करने पर जोर दिया है। चूंकि इन शब्दावली को परिभाषित करने का आशय किसी प्रकार की असंगतता/विवाद से बचना और यह सुनिश्चित करना भी है कि प्रयोक्ता अथवा एमओपीटी प्रस्तावित परिभाषा पर कोई आपत्ति नहीं उठा सकें, इसलिए यह प्राधिकरण इन्हें इसके संशोधित दरमान में शामिल किए जाने को अनुमोदित करता है।

(xxi). डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित प्रभारों का रूपए में परिवर्तित किए जाने संबंधी प्रस्तावित उपबंध में बाज़ार खरीद दर अंगीकृत करने के लिए प्रस्तावित बैंक का नाम संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं हैं। प्रस्तावित उपबंध संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारण के अनुसार संशोधित किया गया है। तथापि, एसडब्ल्यूपीएल को इस प्रयोजन के लिए अंगीकृत किए गए विशिष्ट बैंक के बारे में व्यापार-जगत को अवश्य सूचित करना चाहिए।

(xxii). विलंबित भुगतानों के लिए दंडात्मक ब्याज दर इन आधारों पर 15 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है कि भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग दर (पीएलआर) जून, 2006 को 12.75 प्रतिशत है। एसडब्ल्यूपीएल ने स्वर्ण आमूलणों, अचल संपत्ति आदि पर ऋण के लिए एसबीआई के पीएलआर पर विचार किया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित पीएलआर 11 प्रतिशत है। तदनुसार, प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वापसी अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज दर से संबंधित प्रस्तावित उपबंध भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक 13 प्रतिशत की ब्याज दर पर अध्युनातित किया किया गया है।

(xxiii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के कारण होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे। तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल ने हमारे सुझाव के मददेनज़र इस संबंध में एक उपयुक्त टिप्पणी अपने प्रस्तावित दरमान में शामिल की है। इसने यह उपबंध भी शामिल किया है कि जब प्रयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर एसडब्ल्यूपीएल कार्गो की सुपुर्दी/नौसरण की स्थिति में नहीं होगा तो उस अवधि के दौरान भंडारण प्रभार नहीं लिया जाएगा। ये प्रस्तावित उपबंध संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है, इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।

(xxiv). एसडब्ल्यूपीएल ने, संशोधित प्रशुल्क दिशा—निर्देशों के अनुसार, तटीय पोतों/कार्गों के लिए सामान्य कार्गो/विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का अधिकतम 60 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा—निर्देशों के अनुसार, लौह अयस्क गुटिकाओं और ताप कोयले को कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के मामले में इस रियायती प्रशुल्क से अलग रखा गया है।

बर्थ किराया प्रभारों के मामले में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, एसडब्ल्यूपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूपए में परिवर्तित कराने के प्रयोजन से ₹ 0 44/- की विनिमय दर पर विचार किया है। दरों का पुनरुल्लेखन प्रशुल्क दिशा—निर्देशों के अनुसार नहीं है। तथापि, इसे ज्ञात होना चाहिए कि प्रासंगिक दिशा—निर्देशों का उददेश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संचयित प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर समय-समय पर बोझ न पड़े। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एसडब्ल्यूपीएल के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर प्रचलित विनिमय दर से अधिक थी। इसलिए, यदि तटीय पोत के लिए बर्थ किराया दरों विनिमय दर के वर्तमान स्तर के संदर्भ में पुनरुल्लिखित नहीं किया जाता है तो विदेशगामी पोतों के लिए लागू प्रशुल्क के 60 प्रतिशत के रियायती स्तर पर ऐसा प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की अपेक्षा वाले सरकारी दिशा—निर्देश का अनुपालन नहीं होगा। इसलिए, जहां कहीं वर्तमान प्रशुल्क तटीय रियायत नीति के अनुसार नहीं होगा वहां तटीय पोतों/कंटेनरों की दरें ₹ 0 44.62 की मौजूदा विनिमय दर लागू करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित दरों के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई हैं।

एसडब्ल्यूपीएल ने, हमारे आदेश दिनांक 7 जनवरी, 2005 और 15 जनवरी, 2005 के अनुसार, तटीय कार्गो/पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क संबंधी विभिन्न उपबंध शामिल किए हैं।

(xxv). एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ सं. 5ए में प्रहसित कोयला, धातुकर्म कोक/कोक (सभी प्रकार के), चारकोल और चूना पत्थर के संबंध में उसके दरमान में निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है और ऐसा करने का आधार दिया गया है कि एमएसआरटीएच के निर्देशों के अनुसार इन कार्गो का आयात करने के लिए छोटे प्रयोक्ताओं को एमओपीटी के बर्थ सं. 10 और 11 में जाना जारी रखना होगा।

चूंकि एसडब्ल्यूपीएल को इन कार्गो मदों के बर्थ सं. 5ए में प्रहस्तन की आशा नहीं है, इसलिए बर्थ सं. 5ए में इन कार्गो मदों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और धूल निवारण प्रभार को भी हटाने संबंधी इसका प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(xxvi). वर्तमान दरमान में स्पष्ट किया गया है कि एचआर कोइलों और स्लैबों के प्रहस्तन प्रभार निभारण और बांधना प्रभारों से अलग होंगे। एसडब्ल्यूपीएल ने उक्त टिप्पणी संशोधित कर यह उल्लेख करने का प्रस्ताव किया है कि प्रयोक्ताओं से अपेक्षा की जाती है कि इस सुविधा की व्यवस्था अपनी लागत पर करें। एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित संशोधन केवल वर्तमान दरमान में प्रचलित असंगतता को दूर करने के लिए है। लौह अयस्क गुटिकाओं, धातु उत्पादों और स्टील कोइलों/स्लैबों के निर्यात के मामले में निभारण और बांधना की आवश्यकता होती है। चूंकि प्रस्तावित संशोधन केवल असंगतता को दूर करने के लिए है और वर्तमान दरमान में प्रचलित स्थिति को बदलने की कोशिश नहीं है, इसलिए उक्त प्रस्तावित उपबंध स्वीकार किया गया है।

(xxvii). वर्तमान दरमान के अनुसार, यदि पोत द्वारा स्थापित प्रतिबंध के कारण पोत बर्थ सं. 5ए में निर्धारित स्तर पर उत्तराई/लदाई दर प्राप्त नहीं करता है तो इसे सामान्य ऑसटिंग वरीयता प्रदान की जाएगी। एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ सं. 5ए के मामले में यह मौजूदा शर्त हटाने का प्रस्ताव किया है। वर्तमान प्रावधान को हटाने जाने के कारण स्पष्ट करने के लिए कहे जाने पर, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि बर्थ सं. 5 वर्तमान में उपयोग किया जा रहा है और इसलिए इसने बर्थ सं. 5ए में पोतों को ऑसटिंग वरीयता प्रदान करने की ऐसी आकस्मिकताओं की परिकल्पना नहीं की है। यदि ऐसा अवसर आता भी है, इसने स्पष्ट किया है कि इसके लिए कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं होगा। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के मद्देनज़र और यह स्वीकार करते हुए भी कि इससे प्रयोक्ताओं को लाभ होगा, यह प्राधिकरण इसके दरमान से उक्त उपबंध को हटाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

(xxviii). एसडब्ल्यूपीएल के वर्तमान दरमान के अनुसार, जल की आपूर्ति के लिए प्रभार मुर्गांव पत्तन न्यास के अनुमोदित दरमान में निर्धारित दरों पर वसूल किए जाते हैं। एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी गई थी कि वह, एमओपीटी के दरमान के संदर्भ में प्रति संदर्भ देने के स्थान पर, यदि एसडब्ल्यूपीएल यह सेवा प्रदान करता है तो प्रदान की गई सेवाओं की लागत के संदर्भ में यह सेवा प्रदान करने के लिए विशिष्ट दर का प्रस्ताव करे। इस संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि ऐसे बहुत कम अवसर होते हैं जब उसके द्वारा जल आपूर्ति की व्यवस्था की जाती है। इसके मद्देनज़र और यह स्वीकार करते हुए भी कि पोतों को जल आपूर्ति से होने वाली आय लगभग ₹ 0 2.5 लाख प्रतिवेदित की गई है, एमओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित समान दर ही वसूल करने का एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। तथापि, एमओपीटी के दरमान का प्रति संदर्भ देने पर भी, पोत को जल की आपूर्ति के लिए एमओपीटी के दरमान में निर्धारित दर एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित दरमान में शामिल की गई है।

(xxix). बर्थ सं. ८५ में प्रहसित कोयला/कोक के लिए धूल निवारण प्रभार ₹० २.१५ प्रति एमटी निर्धारित की गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान दर में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। इसने इस प्रभार को बर्थ सं. ८५ में प्रहसित धूल पत्थर के लिए भी लागू करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि यह प्रभार कार्गो के प्रहस्तन के समय धूल प्रदूषण को दूर करने के लिए पत्तन द्वारा किए गए व्यवहार की वसूली के लिए है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxx). एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिटकाओं का प्रहस्तन पत्तन विनियम – मुरुगांव पत्तन (एमओएचपी बर्थ सं. ९ से अयस्कों और गुटिटकाओं का नीमरण और संबंधित मामले) विनियमावली, १९७९ में शामिल है और इसलिए लाइसेंसधारी इसकी अनुमति के बिना अपने बर्थों में लौह अयस्क अथवा गुटिटकाओं का प्रहस्तन नहीं कर सकता। एसडब्ल्यूपीएल ने इस संबंध में कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं भेजी है। जैसाकि पूर्ववर्ती आदेश में उल्लिखित किया गया था, विनियम और लाइसेंस करार के निवर्दन संबंधी यह मुददा प्रशुल्क संबंधित मुददा नहीं है।

(xxxi). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि वे टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और न्यूनतम स्तर से नीचे निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल सहमत है, यह सलाह दी जाती है कि प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना अगला प्रस्ताव तैयार करते समय प्रचालन में प्राप्त किए गए अनुभव के आधार पर ऐसी योजना शामिल करें।

(xxxii). कुछ प्रस्तावित उपबंध जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण के अनुसार नहीं हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध संशोधित किए गए हैं।

(xxxiii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों की प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित करते हैं। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल ३१ मार्च, २०१० तक है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता भी ३१ मार्च, २०१० को समाप्त होगी।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण अनुबंध-II के रूप में संलग्न एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।

12.2. एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित दरमान और शर्तें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से ३० दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभावी और ३१ मार्च, २०१० तक लागू रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा बशर्ते इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप में विस्तारित नहीं किया गया हो।

12.3. एसडब्ल्यूपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विभिन्न कल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से बहुत भिन्न है अथवा इसमें स्वीकार किए गए कल्पनाओं से विपर्यन है तो एसडब्ल्यूपीएल से अपेक्षा की जाएगी कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दर्शित करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण हुए लाभ को पूरी तरह सैट ऑफ करें। अगली समीक्षा के समय भी भिन्नता का विश्लेषण किया जाएगा और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यथा उपबंधित समायोजन किए जाएंगे।

अ. ल. बोर्गिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/06-असा.]

अनुबंध-I (क)

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड का समेकित लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत				संशोधित अनुमान			
		अनुमान				अनुमान			
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
I.	यातायात (एमटी में)	3.48	4.73	5.21	6.50	3.48	4.73	5.21	6.50
	यातायात उपयोगिता	69.6%	94.6%	104.2%	86.7%	69.6%	94.6%	104.2%	86.7%
II.	कुल प्रचालन आय								
	(i). कंटेनर प्रहस्तन आय								
	(ii). कार्गो प्रहस्तन आय	4648	6498	7273	9204	4689	6551	7330	9261
	(iii). पोत संबंधित आय	1417	1958	2180	2721	1428	1963	2181	2711
	(iv). अन्य								
	कुल (I से IV)	6065	8456	9453	11925	6117	8514	9510	11971
III.	प्रचालन लागत (मूल्यांकन के अलावा)								
	(i). प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	1065	1873	2475	3764	1065	1807	2354	3527
	(ii). मरम्मत और अनुरक्षण + अनुरक्षण के लिए श्रम	530	530	530	530	227	353	353	353
	(iii). उपस्कर चालन लागत	573	777	901	1170	573	736	863	1076

— 34 —

क्र.सं.	विवरण	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत				संशोधित अनुमान			
		अनुमान				अनुमान			
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
	(iv). निकर्षण अनुक्रमण	89	93	98	102	38	39	41	43
	(v). रॉयल्टी / राजस्व हिस्सा	1200	1200	1200	1200	614	858	960	1213
	(vi). उपस्कर किराया	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vii). रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये (जल क्षेत्र 60500 वर्ग मीटर भूमि + क्षेत्र 40200)	216	227	239	251	216	227	239	251
	(viii). बीमा	91	129	127	129	91	129	118	111
	(ix). अन्य व्यय	55	58	61	64	55	58	60	63
	कुल (I से IX)	3819	4887	5631	7209	2880	4238	4988	6637
		3,819	4,887	5,631	7,210	2,880	4,238	4,989	6,638
IV.	मूल्यहास	1237	1489	1489	1489	1237	1489	1489	1489
		0			0				
V.	उपरिव्यय								
	(i). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	453	475	499	524	453	473	494	516
	(ii). सामान्य उपरिव्यय	99	104	109	114	99	103	108	113
	(iii). प्रारंभिक एंड अपफॉर्ट भुगतान घटाता खाता में	44	44	44	44	37	37	37	37
	(iv). अन्य								
	कुल (I से IV)	596	623	652	682	588	613	639	666
	कुल व्यय	5651	6999	7772	9380	4705	6339	7116	8792
VI.	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) [(II) - (III) - (IV) - (V)]	414	1457	1681	2544	1412	2175	2394	3179
VII.	एफएमआई घटाए एफएमई	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
VIII.	परियोजना की समर्पित पर ग्राहित-योग्य प्रतिभूति जमा के वार्षिकीकृत मूल्य की जमा वापसी	0	0.2	0.2	0.0	0.3	0.3	0.4	0.4
IX.	ब्याज पूर्व अधिशेष	414	1457	1681	2544	1413	2175	2395	3180
X.	नियोजित पूँजी	22374	21307	19993	18879	22759	21421	19938	18502
XI.	आरओसीई-अधिकतम अनुमति-योग्य (15%)	3356	3196	2999	2832	3414	3213	2991	2775
XII.	क्षमता उपयोगिता	70%	95%	104%	87%	70%	95%	104%	87%
XIII.	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX - XI)	-2942	-1739	-1318	-288	-2002	-1038	-596	404
XIV.	पिछली अवधि 2004-05 से 2006-07 के लिए प्रोद्भूत अधिशेष / घाटा						431		
XV.	पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में प्रोद्भूत अधिशेष का 50%						72	72	72
XVI.	पिछले अधिशेष के समायोजन के पश्चात निवल अधिशेष / (घाटा)					(2,002)	(966)	(524)	476
XVII.	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा) (XVI/I प्रतिशत में)	-48.5%	-20.6%	-13.9%	-2.4%	-32.7%	-11.4%	-5.5%	4.0%
XVIII.	तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत निवल अधिशेष / घाटा			-12.30%				-4.30%	

अनुबंध—I (क)

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित			
		अनुमान				अनुमान			
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
	वातावात (प्रिलियन टनों में)	3.48	4.73	5.21	6.50	3.48	4.73	5.21	6.50
I.	प्रचालन आय								
	(i). प्रहस्तन	3470	4889	5498	7089	3470	4889	5498	7089
	(ii). घटशुल्क	1005	1376	1520	1800	1005	1376	1520	1800
	(iii). विलब शुल्क सहित घटशुल्क	106	149	165	220	148	201	222	276
	(iv). घूल निवारण	67	86	90	95	67	86	90	95
	(v). ऑन-बोर्ड नौसरण								
	कुल	4648	6499	7273	9203	4689	6551	7330	9260
II.	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय								
	(i). प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	1065	1873	2475	3764	1065	1807	2354	3527
	(ii). सरमत और अनुरक्षण + श्रम	497	497	497	497	213	331	331	331
	(iii). उपस्कर चालन लापत	573	777	901	1170	573	766	863	1076
	(iv). निकषण अनुरक्षण					0	0	0	0
	(v). रोयल्टी / राजस्व हिस्सा	1200	1200	1200	1200	614	858	960	1213
	(vi). उपस्कर किराया	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vii). रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये (भूमि क्षेत्र 40200 वर्ग मीटर)	95	100	105	110	95	100	105	110
	(viii). बीमा	73	110	107	108	73	110	99	93
	(ix). अन्य व्यय	30	31	33	34	30	31	33	34
	(x). तकनीकी सेवा शुल्क	0	0	0	0	0	0	0	0
	कुल	3533	4588	5317	6883	2663	4003	4746	6385
III.	मूल्यहास	894	1146	1146	1146	894	1146	1146	1146
IV.	उपरिव्ययों का आवृटि हिस्सा								
	(i). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	347	365	384	404	347	363	380	398
	(ii). सामान्य उपरिव्यय	76	80	84	88	76	79	83	87
	(iii). प्रारंभिक व्यय और अपफ्रेट भुगतान बद्टा खाता	44	44	44	44	37	37	37	37
	(iv). अन्य	0	0	0	0	0	0	0	0
	कुल (I से IV)	467	489	512	537	460	479	501	522
	कुल व्यय	4894	6223	6977	8567	4017	5629	6392	8053
V.	प्रचालन अधिशेष / (धाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	-246	275	296	633	671	922	938	1207
VI.	परियोजना की समाप्ति पर प्राप्ति—योग्य प्रतिभूति जमा के वार्षिकीकृत मूल्य की जमा वापसी					0.30	0.34	0.38	0.42
VII.	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	13121	12307	11298	10437	13347	12372	11267	10228

149G2/02-5

क्र. सं.	दिवरण	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित			
		अनुमान				अनुमान			
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
V.	प्रेस्टिशन-अधिकातम संवृद्धि-ध्येय (+3%/-6.35%)	1968	1846	1695	1566	2002	1856	1690	1534
VI.	क्षमता उपर्योगिता	70%	95%	104%	87%	70%	95%	104%	87%
X.	क्षमता उपर्योगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1968	1846	1695	1566	2002	1856	1690	1534
XI.	निवल अधिशेष/(धाटा) (V)+(VI)-(X)	-2214	-1571	-1399	-933	-1330	-933	-752	-327
XII.	प्रवालन आय (XIV/I प्रतिशत में) के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(धाटा)	-47.6%	-24.2%	-19.2%	-10.1%	-28.4%	-14.2%	-10.3%	-3.5%
XIII.	पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में प्रोदमूत अधिशेष का 50%						55	55	56
XIV.	पिछली अवधि के अधिशेष के समायोजन के पश्चात निवल अधिशेष					-1330	-878	-697	-272
XV.	प्रवालन आय (XIV/I प्रतिशत में) के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(धाटा)					-28.4%	-13.4%	-9.5%	-2.9%
XVI.	तीन वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत निवल अधिशेष/धाटा			-17.8%				-8.6%	

अनुवाद—I (ग)

पोत संबंधित गतिविधि का लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत				हमारे द्वारा संशोधित			
		अनुमान				अनुमान			
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
IV.	उपरिव्ययों का आवंटित हिस्सा								
	(i). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	106	110	115	120	106	109	114	118
	(ii). सामान्य उपरिव्यय	23	24	25	25	23	24	24	25
	(iii). प्रारंभिक व्यय और अपफंट भुगतान बट्टा खाता								
	(iv). अन्य								
	कुल (I से IV)	129	134	140	145	129	133	138	143
V.	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	660	1182	1385	1907	740	1253	1457	1972
VI.	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	9253	9001	8695	8443	9412	9048	8671	8274
VII.	आरओसीई-अधिकतम अनुप्राप्ति-योग्य (15%)	1388	1350	1304	1266	1412	1357	1301	1241
VIII.	क्षमता उपर्योगिता	69.6%	94.6%	104.2%	86.7%	69.6%	94.6%	104.2%	86.7%
IX.	क्षमता उपर्योगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1388	1350	1304	1266	1412	1357	1301	1241
X.	निवल अधिशेष / (घाटा) (V)-(IX)	-728	-168	81	640	-672	-104	156	731
XI.	प्रचालन आय के प्रतिशत (XIV/प्रतिशत में) के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा)	-51.3%	-8.6%	3.7%	23.5%	-47.1%	-5.3%	7.2%	27.0%
XII.	पिछले तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में प्रोद्भूत अधिशेष का 50%						17	16	16
XIII.	पिछली अवधि के अधिशेष के समायोजन के पश्चात निवल अधिशेष					-672	-87	173	747
XIV.	प्रचालन आय के प्रतिशत (XIII प्रतिशत में) के रूप में निवल अधिशेष / (घाटा)					-47.1%	-4.5%	7.9%	27.6%
XV.	तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत निवल अधिशेष / घाटा			6.2%				10.3%	

~~अनुच्छेद ४~~

साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड

दरमान

1. परिभाषा एवं सामान्य

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) ‘प्रतिदिन’ का अभिप्राय प्रति कैलेंडर दिवस से है।
- (ii) ‘एसडब्ल्यूपीएल’ का अभिप्राय भारत में निगमित कंपनी साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, इसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है।
- (iii) ‘पत्तन’ का अभिप्राय मुख्यांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से है, जहां “टर्मिनल” का अभिप्राय साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) से है, जिसे अब अथवा इसके बाद साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड द्वारा प्रचालित किया जाएगा।
- (iv) “तटीय पोत” का अभिप्राय उस पोत से है, जो केवल भारत में स्थित किसी पत्तन अथवा स्थान से ही भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (v) “तटीय कार्गो” का अभिप्राय उस कार्गो से है जिसे पोत द्वारा इसके वास्तविक मूल स्थान अथवा गंतव्य स्थल पर बिना ध्यान दिए दूसरे भारतीय पत्तन से नौमरण के पश्चात एक भारतीय पत्तन पर उतारा जाता है अथवा एक भारतीय पत्तन पर नौमरण के पश्चात दूसरे भारतीय पत्तन पर उतारा जाता है।
- (vi) “विदेशी कार्गो” का अभिप्राय तटीय कार्गो से भिन्न किसी अन्य कार्गो से है।
- (vii) “विदेशगामी पोत” का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत से है।
- (viii) “टन” और “एमटी” का अभिप्राय 1,000 किलोग्राम के एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर से है।

2. सामान्य शर्तें एवं नियंत्रण

- (i) पोत संबंधित प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ “तटीय” और “विदेशगामी” पोत के रूप में वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक, नौवहन द्वारा प्रदत्त पोत का दर्जा निर्णयक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की किसी अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii)
 - (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत केवल महानिदेशक, नौवहन भारत सरकार द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
 - (ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उत्तराई प्रचालनों से पूरा करने तक के लिए ही वसूल की जाएंगी। उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी पोत की दरें वसूल की जाएंगी।
 - (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उत्तराई प्रचालनों से पूरा करने तक के लिए ही वसूल की जाएंगी। उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी पोत की दरें वसूल की जाएंगी।
 - (ड). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ आवश्यक नहीं होगा।
- (iii) जिन मामलों में पोत संबंधित प्रभार अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए गए हैं, तब प्रभार समय—समय पर विनिर्दिष्ट के अनुसार भारतीय रिझर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक और उसके सहायक बैंक अथवा सरकारी क्षेत्र के किसी अन्य बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमेरिकी मुद्रा के समान भारतीय रूपए में परिवर्तन के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में माना जाएगा।
- (iv) किसी पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक ठहरने के मामलों में विनियम दर की एक नियमित समीक्षा ऐसे पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार की जाएगी। ऐसे मामलों में बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रभावी उचित विनियम दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से बदल जाएगा।
- (v) सभी तटीय कार्गो, ताप कोयला से भिन्न, कच्चा तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिंग्काओं के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

(ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान से घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क सहित सभी प्रासांगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।

(ग). विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन के पर पहुंचता है और अनुदर्ती यानांतरण के लिए भारतीय पत्तन ख पर पहुंचता है, पर इसके तटीय समुद्री यात्रा के लिए प्रासांगिक रियायती प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय समुद्री यात्रा किए जाने के लिए अनुमति प्राप्त पोत द्वारा कार्गो भारतीय पत्तनों से/को पहुंचाने पर वह रियायत का पात्र हो जाएगा।

(घ). तटीय कार्गो/पोतों के प्रभार “भारतीय रूपए” में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।

(vi) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याजः

(क). इस दरमान के अंतर्गत प्रयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। इसकी प्रकार एसडब्ल्यूपीएल विलंबित वापसी अदायगियों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।

(ख). दंडात्मक ब्याज की दर 13 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज दर एसडब्ल्यूपीएल और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।

(ग). प्रयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बिल तैयार करने की तारीख से केवल 10 दिन बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम में उल्लेख के अनुसार भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा जहां इस दरमान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम तौर पर किया जाना निर्धारित किया गया है।

(घ). वापसी अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी होने की तारीख अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने की तारीख, इनमें से जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन बाद से गिना जाएगा।

(vii) सभी परिकलित प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ में अगले उच्चतर रूप में पूर्णाकित किए जाएंगे।

(viii) एसडब्ल्यूपीएल के कारण होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

भाग 1 – पोत संबंधित प्रभार

खंड-क – पत्तन देयताएं और खंड-ख – पाइलटेज शुल्क

ये सेवाएं एसडब्ल्यूपीएल के बर्थ सं. 5ए और 6ए में प्रवेश करने वाले सभी पोतों को मुरुगांव पत्तन न्यास द्वारा उसके अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रदान की जाएंगी। पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा ये प्रभार सीधे मुरुगांव पत्तन न्यास को अदा करने होंगे।

खंड-ग – बर्थ किराया प्रभार

बर्थ सं. 5ए और 6ए में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को निम्नलिखित दरों पर अदा किए जाएंगे:

बर्थ सं. 5ए

(बर्थ सं. 6ए में 225 मीटर एलओए के दूसरे पोत के साथ संयुक्त रूप में अधिकतम 190 मीटर एलओए का पोत)

क्र. सं.	पोत की श्रेणी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
1.	सभी पोत	0.0125	0.33

बर्थ सं. 6ए

(अभियांत्रिक प्रचालन प्रणाली के अधीन)

क्र. सं.	पोत की श्रेणी	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
1.	30,000 जीआरटी तक	0.0275	0.75
2.	30,001 जीआरटी और अधिक	0.0325	0.87

टिप्पणियां:

- (1). बर्थ किराया प्रभारों में बर्थ पर प्रदत्त बर्थ का कब्जा, बर्थ पर ओवरटाइम, पोत के नौतल पर एकत्रित कूड़ा—कर्कट हटाना और घाट पर सुपुर्द करना, बर्थों की धूलाई—सफाई, अग्नि—सुरक्षा जैसी सेवाओं के प्रभार शामिल हैं।
- (2). उपर्युक्त प्रभार पोतों, बर्थ पर आने वाले या बर्थ पर या बर्थ के पास पड़े अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट पर प्रति जीआरटी, प्रति घंटा या उसके भाग के लिए मास्टर, स्वामी या एजेंट पर लगाए जाएंगे।
- (3). प्रति पोत लगाए जाने वाले बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोत के मामले में न्यूनतम 650 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में ₹ 0 17,402 के शर्ताधीन होंगे।
- (4). बर्थ किराया की अवधि पोत द्वारा बर्थ ग्रहण करने के समय से परिकलित की जाएगी।
- (5). तटीय क्रेनों/एसडब्ल्यूपीएल की अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली की अनुपलब्धता खराब होने अथवा एसडब्ल्यूपीएल से संबंधित किसी अन्य कारण की वजह से लदान/उत्तराई प्रचालन नहीं किए जा सकने की अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे।
 - (i). पोत द्वारा प्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बर्थ किराया प्रभार बंद हो जाएगा।
 - (ii). बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय—सीमा में अनुकूल ज्वार—भाटा स्थितियों की कमी, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण पोत की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
 - (iii). पोत का मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वार—भाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार ही प्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत देगा।
 - (iv). गलत संकेत देने पर एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।

“गलत संकेत” तब माना जाएगा, जब कोई पोत तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की मांक कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत के कारण किसी अन्य वजह से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई पोत प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौसंचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है।”
- (6). बर्थ सं. 5ए और 6ए में अनुमति डि-ब्लास्टिंग समय 3 घंटे होगा और उससे आगे के समय के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार सामान्य बर्थ किराया प्रभार का पांच गुना लगाया जाएगा, पोत पर लागू समयावधि घटाकर प्रति घंटा या उसका भाग कर दी गई है। यह बर्थ में पोत के रुकने की समग्र अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होगा।
- (7). इन बर्थों पर अन्य पोतों के दूसरी ओर खड़े पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार ऐसे पोतों द्वारा देय सामान्य प्रभार का 50 प्रतिशत होंगे।
- (8). प्राथमिकता बर्थिंग लाइसेंस करार के प्रावधानों द्वारा शासित होगी। जब भी किसी पोत को प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाती है, तब एक दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा वर्थ में पोत के ठहरने की कुल वार्तविक अवधि के लिए परिकलित वर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत, जो भी अधिक होगा, की दर पर शुल्क लगाया जाएगा।
- (9).
 - (i). किसी पोत को बेदखली प्राथमिकता प्रदान करने के लिए एक दिन (24 घंटे) के लिए वर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा वर्थ में पोत ठहरने की कुल वार्तविक अवधि के लिए परिकलित वर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत, जो भी अधिक होगा, की दर पर शुल्क लगाया जाएगा।
 - (ii). इसके अलावा, पोतों को बाहर/अन्दर रथनांतरित करने के लिए उन पर प्रभार लगाए जाएंगे, जिन्हें बेदखली प्राथमिकता प्रदान की जाती है।
 - (iii). वर्थ संख्या 6ए में बेदखली प्राथमिकता तभी प्रदान की जाएगी, जब पोतों द्वारा प्रतिवंध लगाए जाने के कारण 25,000 एमटी प्रति मौसम कार्यदिवस की दर पर माल उत्तराई/लदान प्राप्त नहीं किया जा सकता।

खंड - घ

पोतों को जल आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

पोतों को आपूर्ति किए जाने वाले जल के लिए प्रभार निम्नलिखित दरों पर पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट द्वारा देय होंगे:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति 1000 लिटर	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
1.	बर्थ में	97.85	3.65402

भाग II – कार्गो संबंधित प्रभार

खंड – क

बर्थ सं. 5ए और 6ए में घाटशुल्क प्रभार

बर्थ सं. 5ए और 6ए में प्रहस्तित कार्गो पर घाटशुल्क सीमाशुल्क के पास दाखिल प्रवेश के बिल में घोषित कार्गो की अभिव्यक्त मात्रा पर कार्गो के आयातक अथवा निर्यातक द्वारा नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर सीधे एसडब्ल्यूपीएल को भुगतान करना होगा:

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	दर आयात/निर्यात के लिए (रूपयों में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1. (क).	कोयला (ताप कोयला को छोड़कर सभी प्रकार के)	एमटी	30.00	18.00
1. (ख).	ताप कोयला	एमटी	30.00	30.00
2.	धातुकर्मीय कोक/कोक/चारकोल	एमटी	45.00	27.00
3.	चूना पत्थर	एमटी	10.00	6.00
4.	लौह अयस्क गुटिटकारं	एमटी	30.00	30.00
5.	धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब	एमटी	30.00	18.00
6.	उपर्युक्त में अविनिर्दिष्ट कोई अन्य बल्क कार्गो	एमटी	30.00	18.00

खंड – ख

कार्गो संबंधित प्रभार

बर्थ सं. 5ए और 6ए में अभिव्यक्त कार्गो पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार कार्गो के आयातक अथवा निर्यातक द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर सीधे भुगतान करने होंगे:

बर्थ सं. 5ए में

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	दर आयात/निर्यात के लिए (रूपयों में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	लौह अयस्क गुटिटकारं	एमटी	140.00	140.0
2.	धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब	एमटी	159.00	95.40
3.	उपर्युक्त में अविनिर्दिष्ट कोई अन्य बल्क कार्गो	एमटी	150.00	90.00

बर्थ सं. 6ए में

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	दर आयात/निर्यात के लिए (रूपयों में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1. (क).	कोयला (ताप कोयला को छोड़कर सभी प्रकार के)	एमटी	100.70	60.40
1. (ख).	ताप कोयला	एमटी	100.70	100.70
2.	धातुकर्मीय कोक/कोक (सभी प्रकार के)/चारकोल	एमटी	143.10	85.85
3.	चूना पत्थर	एमटी	132.50	79.50
4.	लौह अयस्क गुटिटकारं	एमटी	140.00	140.00
5.	धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब	एमटी	159.00	95.40
6.	उपर्युक्त में अविनिर्दिष्ट कोई अन्य बल्क कार्गो	एमटी	150.00	90.00

टिप्पणियां:

(1). बर्थ सं. 5ए पर, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:

- जलयान से बर्थों पर अथवा विलोमतः कार्गो की उतराई।
- बर्थों से एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड अथवा विलोमतः कार्गो ढुलाई।
- एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड के भीतर ढुलाई।
- रेल वैगनों से उतराई अथवा विलोमतः।

(2). वर्थ सं. 6ए पर, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:

- जलयान से वर्थ पर कार्गो की उत्तराई या विलोमतः।
- वर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड पर कार्गो की दुलाई या विलोमतः।
- एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड के भीतर दुलाई।
- रेल मार्ग से सुपुर्दी हेतु रेल वैगनों पर लदान या विलोमतः।

(3). अनुसूची में निर्धारित उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभारों में तिरपाल/प्लॉस्टिक कवर द्वारा वैगनों को ढकना शामिल नहीं है।

(4). निभार और बांधने की व्यवस्था, पोत के मास्टर की संतुष्टि के लिए, प्रयोक्ताओं द्वारा अपनी लागतों पर करनी होगी।

(5). प्रहस्तन के लिए कार्गो की प्राप्ति से पहले कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत देय होगा। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का शेष 50 प्रतिशत कार्गो की निकासी/लदान से पहले देय होगा।

खंड - ग

भूमि किराया/भंडारण प्रभार

एसडब्ल्यूपीएल के स्टैकयार्ड में भंडार किए गए कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नलिखित होंगे:

I. आयात/अन्तर्गमी कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार

(दर रूपयों में प्रति एमटी प्रति दिन)

क्र. सं.	वस्तु का विवरण	निःशुल्क अवधि के पश्चात शेष बचे कार्गो हेतु प्रथम पांच दिनों के लिए दर	शेष कार्गो हेतु छठे दिन से दसवें दिन तक के लिए दर	शेष कार्गो हेतु ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	शेष कार्गो हेतु इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
1.	कोयला (सभी प्रकार के)	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	धातुकर्मीय कोक/कोक (सभी प्रकार के) / चारकोल	15.00	40.00	75.00	150.00
3.	चूना पत्थर	10.00	25.00	50.00	100.00
4.	उपर्युक्त में अविनिर्दिष्ट कोई अन्य शुक्क कार्गो	15.00	40.0	75.00	150.00

टिप्पणियां:

- (1). पोत से कार्गो की उत्तराई पूरी होने अथवा अंतिम पैकेज उतार लिये जाने के बाद तीन निःशुल्क दिवस अनुमत्त होंगे। निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन/टर्मिनल गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं किए जाएंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क कार्य-दिवसों के बाद कार्गो के रूपके रहने पर भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवार और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।
- (3). निःशुल्क दिवसों से आगे 21वें दिन के बाद, शेष कार्गो आयातक/निर्यातक की पूरी लागत और जिम्मेदारी पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराया/भंडारण प्रभार लगाने के लिए दिवस प्रातः 7:00 बजे से अगले दिवस प्रातः 7:00 बजे तक माना जाएगा।

II. निर्यात/बर्हिंगम कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार

(दर रूपयों में प्रति एमटी प्रति दिन)

क्र. सं.	वस्तु का विवरण	निःशुल्क अवधि के पश्चात शेष बचे कार्गो हेतु प्रथम पांच दिनों के लिए दर	शेष कार्गो हेतु छठे दिन से दसवें दिन तक के लिए दर	शेष कार्गो हेतु ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	शेष कार्गो हेतु इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
1.	लौह गुटिट्काएं	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब और अन्य सामान्य बल्क कार्गो	5.00	10.00	25.00	50.00

टिप्पणियां:

- (1). निर्यात कार्गों के मामले में, कार्गों/परेक्षण की वहली खेप ग्राह करने के दिवस से सात निःशुल्क दिवस अनुमति होगे। निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थी रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश और पत्तन/टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं किए जाएंगे।
- (2). किसारित निःशुल्क दिवसों के बाद, उपर्युक्त अनुसार भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवार और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।
- (3). निःशुल्क दिवसों से आगे 21वें दिन के बाद, शेष कार्गों निर्यातक की पूरी लागत और जिम्पेटारी पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराया/भंडारण प्रभार लगाने के लिए दिवस ग्राह 7:00 बजे से अगले दिवस 7:00 बजे तक माना जाएगा।
- (5). यदि संघर्षित कार्गों निःशुल्क अवधि के भीतर नहीं हैं और शेष कार्गों अगले जलयान के लिए निर्धारित/संबद्ध किया गया है, तब दावे के समर्थन में दस्तावेज़ प्रस्तुत करने की तारीख से आगे निःशुल्क अवधि अनुमति होगी। अन्यथा, उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के अनुसार लागू लायित दर पर दंडात्मक भूमि किराया देय होगा।

खंड ८ के लिए सामान्य टिप्पणी:

- (1). कार्गों पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि हेतु नहीं लिए जाएंगे जब प्रयोक्ता ह्वारा अनुशोध किए जाने पर एसडब्ल्यूपीएल अन्ने उपर गार्डन नामांग स्थानों से कार्गों की भुपुर्दग्नि/जौमण ली स्थिति में नहीं हो।

खंड - ८
धूल निवारण प्रभार

कारगर प्रदूषण नियंत्रण हेतु धूल निवारण के लिए जल छिड़काव से संबंधित धूल निवारण प्रभार कोपले, कोक और चूना पथर उत्पादित मात्रा पर नियन्त्रित दरों पर प्रभार्य होंगे:

- (1). वर्ष से ८ए पर प्रहस्तन किए गए जाने वाले कार्गों के लिए, पोत से कार्गों की उत्तराई के दरण से लेकर कार्गों के एसडब्ल्यूपीएल स्टैकयार्ड में भंडारण सहित रेत वैगनों में लदान तक के लिए ₹० 2.15 प्रति एमटी प्रभार्य होगा।

भाग III**अन्य लेवाएं****१. आगंतुक प्रवेश पत्र**

	वार्षिक	आसिक	दैनिक
(क्र.) प्रमि गार्डन-पत्र	₹० २००/-	₹० ५०/-	₹० ८०/-
(ख) प्रति प्रतिरक्षापन	₹० ५०/-	₹० ५०/-	₹० २०/-

२. वाहन प्रवेश पत्र

प्रति प्रवेश ₹० ७५/-

टिप्पणी: कार्गों की भुपुर्दग्नि/निकर्षण के लिए एसडब्ल्यूपीएल वर्थों में प्रवेश/जाने वाले वाहनों पर वाहन प्रवेश शुल्क प्रभार्य नहीं होगा।

३. फोटोग्राफी

(क) फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	₹० 8,500/- प्रति दिन
(ख) प्रदस्तित किए गए सामानों की फोटो लेना	₹० ५००/- प्रति दिन
(ग) क्रूज़ और अन्य की फोटो लेना	₹० २५०/- प्रति दिन
(घ) बीडियोग्राफी (प्रदालनात्मक गतिविधियों से संबंधित)	₹० २,५००/- प्रति दिन

४. क्रेन किराया प्रभार

दर्थे से ५ए और ६ए पर संस्थापित एसडब्ल्यूपीएल की क्रेनों के किराया प्रभार कार्गों प्रहस्तन को छोड़कर अन्य प्रयोजनों हेतु प्रयोग करने पर नियन्त्रित दरा पर देय होगे।

(क) 110/42 एमटी क्षमता वाली मोर्शेल बदरगाह क्रेनों के लिए	₹० २५,०००/- प्रति घंटा
(ख) अन्य क्रेनों के लिए	₹० १५,०००/- प्रति घंटा

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 11th January, 2007

Case No. TAMP/19/2006-SWPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Ports Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the South West Port Limited for revision of its Scale of Rates for its multipurpose bulk cargo terminal at Berth Nos. 5A and 6A in the Mormugao Port Trust as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/19/2006 - SWPL**

South West Port Limited (SWPL)

Applicant

ORDER

(Passed on this 29th day of December 2006)

This case relates to the proposal received from the South West Port Limited (SWPL) for revision of its Scale of Rates for its multipurpose cargo terminal at berth nos. 5A and 6A in the Mormugao Port Trust (MOPT).

2. The MOPT has entered into a Licence Agreement (LA) with the SWPL on 11 April 1999 for the development, construction, operation and maintenance of two dedicated bulk cargo berths nos. 5A and 6A on BOOT basis for 30 years. As per the LA, the berth hire charges and cargo related charges are to be collected by the SWPL.

3. The existing Scale of Rates (SOR) of the SWPL was approved by this Authority vide Order dated 30 September 2004. This Order came into effect retrospectively from 28 May 2004 and is valid for 2 years. Accordingly, the SOR of the SWPL fell due for review in May 2006.

4.1 In this backdrop, the SWPL has filed the proposal for review / revision of its Scale of Rates. It has furnished the cost statements in the revised formats alongwith the draft proposed Scale of Rates.

4.2 The highlights of the proposal are as follows:

(A) **Salient points:**

- (i). The Licence Agreement stipulates a minimum guaranteed throughput of 5 Million Metric Tonne.
- (ii).
 - (a). The Terminal commenced operations on 19 June 2004 in a semi-mechanised manner. Commercial operations with complete mechanisation commenced from 15 September 2005
 - (b). With complete mechanisation of unloading and wagon loading systems, the Terminal can fulfill the MGT subject to availability of rail borne cargo.
- (iii). Goa State Pollution Control Board (GSPCB) has issued a directive that after automation system is put into operation, the entire coal handled at the Terminal should be transported by rail mode only and there will be no road transport of coal by trucks to avoid any pollution.

(B) **Cost Statements:**

- (i). Traffic:
The SWPL handled traffic of 2.14 MMT for the year 2004-05 as against the projected traffic of 2.11 MMT considered in its initial tariff fixation proposal. The traffic handled for the year 2005-06 is 3.11 MMT as against the estimated traffic of 4.21 MMT. The traffic for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 is projected at 3.48 MMT, 4.73 MMT and 5.21 MMT respectively

(ii). Income has been estimated for the projected traffic at the existing tariff level.

(iii). **Expenditure Projections:**

(a). **Direct / Maintenance Labour:**
The direct labour for stevedoring; operating mechanised handling system; storing, loading cargo into wagons, etc, is awarded to various cargo handling contractors. Similarly, maintenance labour for upkeep, replacement of spares, lubes and oils of all machinery in the system are also outsourced. These expenses have been projected on the basis of the existing rates of the contractors and the prevailing market rates.

(b). Repair and maintenance expenses are estimated at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets, as was approved in its initial tariff fixation.

(c). **Maintenance Dredging:**
The SWPL is of the opinion that the maintenance dredging is to be carried by MOPT as per the LA. The MOPT, however, disputes this and agrees to dredge only upto 13 mtrs. in the particular approach and 13.5 mtrs. in berth pockets. Pending settlement of dispute, the SWPL has made a provision for maintenance dredging at Rs.89 lakhs, Rs.93 lakhs and Rs.98 lakhs for the three years under projection for additional depth beyond the level stated by the MOPT. The estimates are for volume of 90000 cu. mtr. of dredging in front of berth nos. 5A and 6A @ 98.35 per cubic metre for the year 2006-07 with an annual escalation of 5% in the unit rate for the subsequent years.

(d). Depreciation has been computed on the basis of straight line method for the life norms permissible in accordance with the Companies Act, 1956.

(e). **Royalty:**
While deciding the initial tariff, royalty / revenue share was not admitted as cost in view of the (then) prevailing policy decision. As per the clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines, the royalty / revenue share is to be taken into account for tariff computation in cases where the bidding process is finalised before 29 July 2003 in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of considering this item, subject to the maximum the amount quoted by the next lowest bidder. Since the LA in its case was entered in April 1999 prior to the date stipulated in the revised tariff guidelines, it has included the entire revenue share (i.e. 18%) of the revenue from cargo handling charges payable to the MOPT as an item of cost.

(iv). To optimize usage of berth no. 5A and handle clean, pollution free cargo, it has decided to construct concrete platform behind the existing jetty to provide higher load density storage area. This is likely to give major impetus for storage of heavy cargo like HR coil right behind the berth within the working out reach of mobile harbour cranes. Apart from this, it also proposes to procure a harbour mobile crane, six gantry cranes, related civil and realignment of rail tracks etc. Additions to gross block is estimated at Rs.81.61 crores in 2006-07 which mainly consists of the following:

Sl.No.	Particulars	Rs. in crores
(i).	Construction of concrete platform	35.00
(ii).	Harbour mobile crane (one)	26.50
(iii).	Gantry cranes (6 nos.)	19.27
(iv).	Other cargo handling equipment	0.84
	Total	81.61

(v). The cost statement filed by the SWPL reflects the following position at the existing tariff level after considering 15% return on capital employed:

Sl. No.	Particulars	2006-07		2007-08		2008-09		Total surplus / Deficit (Rs. in lakhs) (% average)
		Net surplus / Deficit (Rs. in lakhs)	% of operating income	Net surplus / Deficit (Rs. in lakhs)	% of operating income	Net surplus / Deficit (Rs. in lakhs)	% of operating income	
1.	SWPL terminal as a whole	(-) 3120	(-) 51.30%	(-) 2132	(-) 25.20%	(-) 1809	(-) 19.10%	(-) 7061 (-) 31.87%
2.	Cargo handling activity	(-) 2780	(-) 59.80%	(-) 2444	(-) 37.60%	(-) 2377	(-) 32.71%	(-) 7601 (-) 43.40%
3.	Berth hire activity	(-) 340	(-) 23.80%	313	15.90%	567	25.90%	540 6%

(C). **Proposed Scale of Rates:**

(i). **Berth Hire Charges:**

- (a). Berth no. 5A - No hike proposed (existing single slab rate to continue).
- (b). Berth no. 6A – No hike is proposed in the existing rates. However, uniform berth hire rate is proposed as against the existing rates in four slabs based on GRT of the vessel.

(Though it has stated that no increase is proposed in berth hire for berth no. 6A, the proposed rationalised single berth hire rate is likely to have significant impacts on smaller size vessels.)

(ii). **Cargo related charges:**

- (a). Wharfage and storage charges – No hike proposed.
- (b). Cargo handling charges –

Sl.No.	Particulars	Hike Proposed
1.	At Berth No. 5A	
(i).	Metal Products, steel coils, slabs	20%
(ii).	Iron Ore Pellets, and any other bulk cargo	No hike proposed.
2.	At Berth No. 6A	
(i).	Coal (all types), coke (all types), metallurgical coke and charcoal	26%
(ii).	Limestone	28%
(iii).	Metal products, steel coils and slabs	20%
(iv).	Iron Ore Pellets, and any other bulk cargo	No hike proposed

- (iii). The existing dust suppression charge for cargo handled at berth no.5A is proposed to be deleted.

4.3. The SWPL agreed for circulation of Form 1 (Highlights of the proposal), 2A (Traffic Projections), 2B (Income Projections), 3A (Consolidated Income and Cost Statements) and 4A (Capital Employed). It had, however, requested not to circulate the other forms pertaining to details of expenditure, additions to Gross Block, activity-wise cost statement of main activity, etc., on the grounds that the financial and commercial information contained in these other forms are sensitive in nature.

As per the clause 3.2.4 of the revised tariff guidelines, the operator has to explain how irreparable damage will be caused if the request of the operator is not acceded to. The revised cost formats also explicitly state that the entire proposal with all supporting details will be circulated as part of the consultation process. If any of this information is to be treated as confidential and not to be circulated the terminal operator should mention it explicitly and explain the reasons therefor. The

SWPL has not explained any specific reasons for not circulating the other forms but has only made a general statement. Hence, this request of the SWPL was not accepted.

5. In accordance with consultation procedure prescribed, a copy of the proposal as received from the SWPL alongwith the cost statements were circulated to the Mormugao Port Trust (MOPT) and various user organisations seeking their comments. The comments received from the MOPT and various users organisations were forwarded to the SWPL as feedback information / comments. The SWPL has not responded to the comments of the users / user organisations.

6.1. On preliminary scrutiny of the proposal SWPL was requested to furnish some additional information / clarification. The SWPL has furnished its reply. Subsequently, on scrutiny of the reply furnished by the SWPL it was found that there are still some gaps in the information furnished. The SWPL was, therefore, again requested to clarify few points. The SWPL in response has furnished the requisite information / clarification. Subsequently, clarifications were received from the MOPT also. A summary of queries raised by us and reply furnished by SWPL is tabulated below:

Sl.No.	Queries raised by us	Reply furnished by SWPL
I. FINANCIAL / COST STATEMENTS		
(1).	<p>(i). Since the year 2005-06 has already drawn to a close, the estimates for the year 2005-06 should be updated with actuals duly tallying it with the figures reported in the Annual Accounts as certified by its Chartered Accountant. The estimates for the subsequent years may also be modified if necessary, with reference to the actuals.</p> <p>(ii). The Annual Accounts for the year 2005-06 duly certified by its Chartered Accountant forwarded alongwith the reply dated 26 June 2006 reflect the Profit and Loss Statement for the period of around six months i.e. from 22 September 2005 to 31 March 2006 and not for the complete financial year 2005-06. Whereas the actuals considered in the cost statement is for the complete financial year 2005-06. Please furnish the actuals for the full year 2005-06 as duly certified by its Chartered Accountant. Also furnish a reconciliation statement reconciling the Net Profit / Loss before interest and tax as per certified Accounts with the net surplus / deficit in the cost statement. Also, furnish actuals for the period 1 April 2006 to 31 July 2006.</p> <p>(iii). Since the reviewed tariff can take effect only for part of the year 2006-07, the tariff validity period of 3 years may spill over to 2009-10. The estimates for 2009-10 may, therefore, be furnished.</p>	<p>(i). The revised financial statements incorporating actuals for 2005-06 and Audited Balance Sheet for 2005-06 are furnished. Since the final results for the financial year 2005-06 were much close to the estimates, it is not required to modify its earlier estimations.</p> <p>(ii). It has furnished the actuals for trial operation during 01 April 2005 to 21 September 2005 and commercial operations from 22 September 2005 to 31 March 2006 alongwith a certificate from a Practicing Chartered Accountant.</p> <p>Actuals for the period April-July 2006 is also furnished.</p> <p>(iii). The financial statements incorporating the estimates for 2009-10 are furnished.</p>
(2).	Operating income, operating costs, depreciation, overheads, capital employed considered in the cost statement do not match with the figures reported in the Annual Report for the year 2004-05. The reasons for these variations may be explained.	Since the project was not fully completed, it had run the project on trial basis during June 2004 to September 2005. The Annual Accounts for the years 2004-05 and 2005-06 have been compiled capitalising the results of trial run operations (Schedule 'L' of 2004-05 and Schedule 17). The reconciliation between Annual Accounts and the figures mentioned in Form 3A and Form 7 is furnished.
(3).	The traffic for the year 2005-06 is reported to be 3.11 MMT as against 4.24 MMT of SWPL traffic reported by the MOPT in its general revision proposal. This traffic is found to be	(i). The actual traffic handled for the financial year 2005-06 is 3.02 MMT only, as against the estimation of 3.11 MMT. This is because, the small importers of coal and coke still continue

	<p>26% lower than the traffic estimated for the corresponding year in the initial tariff proposed. The traffic for the years 2007-08 and 2008-09 are projected at 3.48 MMT and 4.73 MMT which are also found to be lower than the traffic level indicated by the MOPT at the level of 4.39 MMT and 5 MMT respectively for the corresponding years. Explain the reasons for such wide variation in the traffic projections.</p>	<p>to handle these cargo at MOPT berths. During the financial year 2005-06, the port handled 1.21 MMT of coal / coke.</p> <p>(ii). The traffic projections for the years 2007-08 to 2009-10 are also lower due to the same factor. Since the actual traffic for 2005-06 does not vary much from the estimated traffic furnished in the statements, there is no need to revise the traffic projections for other years as well.</p> <p>(iii). It is not known on what basis the port has projected the traffic figures of SWPL for the years 2005-06, 2007-08 and 2008-09.</p> <p>(iv). Because of under utilisation of capacity and to meet the required minimum guaranteed throughput, it has envisaged investment of Rs.81.62 crores in Phase-3. This will help in augmenting the storage capacity and enable handling export products as well to meet the minimum guaranteed throughput.</p>																												
(4).	<p>(i). Explain the reasons for scaling down the income from berth hire charges by 15% for the year 2006-07 over the previous year estimates despite the fact that the traffic for this year is projected to increase by 10.6% over the previous year. Furnish the detailed computation of berth hire income at the prevailing tariff level considering the average discharge / loading rate of vessel, the average GRT of vessel for each of the existing slabs, average stay at each of the berth Nos. 5A and 6A for all the years under consideration.</p>	<p>(i). In order to improve its performance, the SWPL has planned to increase the discharge and loading rates of various commodities as indicated below:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: right;">(MMT/day/ship)</th> </tr> <tr> <th>Sl.No.</th> <th>Cargo</th> <th>Existing</th> <th>Proposed</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Coal Panamax</td> <td>25000</td> <td>32000</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Coal Handimax</td> <td>15000</td> <td>20000</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Coke Panamax</td> <td>10000</td> <td>24000</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Limestone</td> <td>15000</td> <td>24000</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>Iron ore pellets</td> <td>20000</td> <td>25000</td> </tr> </tbody> </table> <p>The faster discharge / loading of ships benefits the user but, reduces the income from berth hire accruing to SWPL. The detailed computation of berth hire income is also furnished.</p>	(MMT/day/ship)				Sl.No.	Cargo	Existing	Proposed	1.	Coal Panamax	25000	32000	2.	Coal Handimax	15000	20000	3.	Coke Panamax	10000	24000	4.	Limestone	15000	24000	5.	Iron ore pellets	20000	25000
(MMT/day/ship)																														
Sl.No.	Cargo	Existing	Proposed																											
1.	Coal Panamax	25000	32000																											
2.	Coal Handimax	15000	20000																											
3.	Coke Panamax	10000	24000																											
4.	Limestone	15000	24000																											
5.	Iron ore pellets	20000	25000																											
	<p>(ii). Update the income computation considering the prevailing exchange rate as against Rs.44/- considered by the SWPL.</p>	<p>(ii). In the revised cost statements filed on 30 August 2006 the income estimation is done considering exchange rate of Rs.46.50.</p>																												
	<p>(iii). The repairs and maintenance cost for the year 2006-07 is estimated to increase by 259% over the previous years estimates. During the initial tariff fixation repairs and maintenance was allowed at 1.5% of civil assets and 3% of the mechanical equipment in the absence of availability of actuals. The repairs and maintenance cost for the year 2005-06 is around 1% of the total gross block. The estimation of repairs and maintenance cost for the years 2006-07 to 2008-09 may, therefore, be justified with reference to the actuals repairs and maintenance cost incurred during the year 2005-06.</p>	<p>(iii). The SWPL has furnished gross block of assets, actual repairs and maintenance cost incurred in 2005-06 as tabulated below:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: right;">(In Rupees)</th> </tr> <tr> <th>Equipment / facility detail</th> <th>Gross Block</th> <th>Actual repairs and maintenance (including stores) for 2005-06</th> <th>Actual repairs and maintenance as % of gross block</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Civil Assets</td> <td>40,93,46,929</td> <td>15,76,599</td> <td>0.39%</td> </tr> <tr> <td>2. Mechanical assets</td> <td>70,41,91,614</td> <td>72,47,881</td> <td>1.03%</td> </tr> <tr> <td>3. Others</td> <td>70,86,064</td> <td>1,91,469</td> <td>2.70%</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>112,06,24,607</td> <td>90,15,949</td> <td>0.80%</td> </tr> </tbody> </table>	(In Rupees)				Equipment / facility detail	Gross Block	Actual repairs and maintenance (including stores) for 2005-06	Actual repairs and maintenance as % of gross block	1. Civil Assets	40,93,46,929	15,76,599	0.39%	2. Mechanical assets	70,41,91,614	72,47,881	1.03%	3. Others	70,86,064	1,91,469	2.70%	TOTAL	112,06,24,607	90,15,949	0.80%				
(In Rupees)																														
Equipment / facility detail	Gross Block	Actual repairs and maintenance (including stores) for 2005-06	Actual repairs and maintenance as % of gross block																											
1. Civil Assets	40,93,46,929	15,76,599	0.39%																											
2. Mechanical assets	70,41,91,614	72,47,881	1.03%																											
3. Others	70,86,064	1,91,469	2.70%																											
TOTAL	112,06,24,607	90,15,949	0.80%																											

		Full mechanised handling system and automation was commissioned for commercial use since 15 September 2005 only. Hence, the repairs and maintenance expenses for the year 2005-06 are for six months only and that too at the initial stage of the machinery's installation and are not real indicator of the normal repairs and maintenance. As equipment gets older the expenses on repairs and maintenance is likely to increase. The estimation of repairs and maintenance is done on the basis of average percentage of gross block which is a reasonable indication of the costs and may be considered for the tariff determination.
	(iv). Preliminary and pre-operative expenses should be excluded from the gross block of assets while estimating repairs and maintenance since this is not a relevant item for estimating the repairs and maintenance cost.	(iv). In the revised cost statements, the pre-operative expenses have been excluded from the gross block while computing estimated repairs and maintenance cost.
(5).	(i). The revised tariff guidelines clearly prescribes the estimation of expenditure must be based on the current movement in the Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India which is reported at 4.5% for the year 2005-06. In this context, explain the reasons for considering an annual escalation of around 8% to 11% in the employee cost, and around 5% annual escalation in the unit cost of power and fuel.	(i). As is being reported in the financial newspapers, the inflation rate at present is over 5% and therefore 5% inflation considered by us is not excessive and may kindly be allowed.
	(ii). (a). Justify the reasons for estimating around 48% increase in the number of direct labour for the year 2007-08 and another 19% increase for the year 2008-09. (b). As regards the arguments of SWPL that the increase is on account of increase in projected traffic, it may be pointed out that the increased cost for additional employees will be spread over the increased traffic and hence the per employee cost should not vary significantly beyond the escalation factor considered in the estimation. In the light of this observation, please justify the increase estimated in the average employee cost for each of the years beyond the admissible limit of 4.5% which is the WPI reported for the year 2005-06. (iii). Since the services direct and maintenance labour are proposed to be	(a). The detailed computation of the total employee cost is furnished in its tariff proposal. It may be seen that the inflation rate of 5% only has been adopted in the assumption of rate per MT. The higher increase in total cost is on account of increase in the projected traffic in the years 2007-08 and 2008-09 mainly due to handling of steel exports like HR Coils, slabs, which are to be handled manually. The number of employees mentioned in Form 3B are only approximate projections and average cost per employee is a derived figure from the above. The rates per MT adopted for handling export cargo are projections on the basis of prevailing market rates. (b). The increase in the projected traffic is mainly on account of export of steel slabs and HR coils. The less labour force employed presently is basically for handling bulk cargo by mechanical handling system. Hence, a fresh group of larger specialised labour force has to be employed for handling export cargo which is labour intensive. Average cost of such employees is higher. Hence, the increase in rates cannot be compared with the increase in cargo throughput projected. It has furnished a statement of labour charges paid during the year 2005-06, party wise / work order wise and detailed computation of estimated labour cost. (iii). As per the trade practices, the contracts were properly tendered and the parties were

	<p>availed through outsourcing, please furnish copies of the contract entered with the outsourcing agencies to justify the estimation of direct labour and maintenance labour cost. Also, confirm that the relevant service providers were engaged following a competitive bidding.</p>	<p>selected as per the rates and services required by SWPL. Subsequently, it has furnished copies of contracts with outsourcing agencies and number of employees deployed.</p>
	<p>(iv). (a). The unit consumption of power is estimated to increase by 150% during the year 2006-07 over the previous year. Likewise, the unit consumption of power for the subsequent two years is also estimated to increase annually by around 3%. Explain the reasons for variation in the consumption of power per tonne of cargo handled.</p> <p>(b). If the actuals for six months of the year 2005-06 (i.e. after commissioning of the mechanical handling system) reported at Rs.57.19 lakhs in the annual accounts is taken as the base, accepting the clarification of SWPL that this period represent the full mechanised handling system, the power cost will work out to Rs.114.38 lakhs for the full year 2005-06. The estimate for the year 2006-07 after adjustment for traffic growth and annual escalation of 4.5% in the unit rate of power will work out to Rs.162 lakhs. As against this, justify the estimated power cost of Rs.265 lakhs for the year 2006-07. The power cost for the subsequent years may also be reviewed and revised in the light of above observation.</p>	<p>(iv). (a). The power cost mentioned in the year 2005-06 is for only six months as the mechanical handling system was commissioned in September 2005. Hence, this figure is not comparable with the full year's projections for 2006-07. The unit consumption is projected to increase by about 3% every year due to wear and tear of the machinery and the proposed deployment of Gantry cranes and Overhead cranes for handling export cargo. The detailed formula used for computation of cost of power is furnished.</p> <p>(b). Power cost of Rs.265 lakhs for 2006-07 has been estimated on the basis of 2.3 MW load for 20 hours per day for the number of berth-days occupied with a load factor of 65% and power rate of Rs.6.50 per unit. During the year 2005-06 being initial stage of mechanisation, it handled with minimum equipment. For the current year onwards, it has planned to install 5 MVA transformers to supply power to the facilities for various equipment. The actual expenditure on account of equipment running costs for four months April-July 2006 has aggregated Rs.212 lakhs against the proportionate projected expenses of Rs.191 lakhs. In view of this, no change is required to be made in the projected power costs for 2006-07 and subsequent years.</p>
	<p>(v). (a). Explain the reasons for estimating 300% increase in the consumption of water per tonne of cargo handled (i.e. from 0.02 litre per tonne of cargo during the year 2005-06 to 0.08 litre per tonne of cargo for the year 2006-07).</p> <p>(b). The cost of procurement of water from MOPT is estimated at Rs.9/- per KL whereas from the rest of the market it is estimated at Rs.105/- per KL. Explain the reasons for such wide variation in the unit rate of procurement of water and substantiate it with documentary support.</p>	<p>(v). (a). The Terminal was commissioned only in September 2005. The work of sprinkling of water prior to September 2005 was being done through contractors, who were also bringing the water. Thereafter, water is being procured by SWPL and sprinkling is done through the mechanical system. Hence, the water cost for the year 2005-06 was for only six months and is not comparable with projections for following years.</p> <p>(b). The water supplied by MOPT is sewage treated one. The water obtained from market is from normal sources. Hence the difference in cost of procurement. It requires about 900 to 1000 KL every day in order to keep the pollution under control in accordance with the norms laid down by the Goa State Pollution Control Board. Supplies from MOPT are not regular. On an average about 300 to 450 KL is received from MOPT, and the rest is procured from the market. The market cost has increased from Rs.105/- to Rs.130/-, due to increase in demand. We have, however, computed the cost at the rate of Rs.105/- per KL only as furnished in our proposal. It has furnished copies of the bills and offer received</p>

		from supplier to substantiate this estimate. Detailed computation of this estimation is furnished. For subsequent years, inflation factor of 5% is applied in the per unit cost of water.
	(vi). Please confirm the estimation of lease rental for the years 2005-06 to 2008-09 are in line with the terms of the License Agreement.	(vi). The lease rent was calculated as per the Lease Agreement only. As per the Lease Agreement, it has paid Rs.2.16 crores for the Financial Year 2006-07 to MOPT.
	(vii). (a). The basis of estimating the cost of dredging at Rs.98.35 per cubic meter for the year 2006-07 may be substantiated with documentary proof of the relevant contract entered / offer received. (b). The documentary evidence furnished by MOPT indicates the rate of dredging at Rs.30/- per cubic meter for the year 2004-05. SWPL was, therefore, requested to furnish the bill with reference to expenditure incurred towards maintenance dredging for the year 2005-06. Also, furnish the contract entered with the dredging company for the year 2006-07.	(vii). (a). For the financial year 2005-06, it has done maintenance dredging near the berth pockets for 77,370 cubic meters at a rate of Rs.95/- per cubic meter with fuel escalation cost extra. The projections have been made at this rate with inflation factor of 5%. It has furnished a copy of the bill. (b). Copies of the letters issued by MOPT alongwith calculation for the year 2005-06 has been furnished. As per this communication, the dredging cost for the year 2005-06 is Rs.36 lakhs payable to MOPT for that additional dredging beyond level agreed by MOPT. The documentary evidence furnished by SWPL in form of bills raised by the Dredging Corporation of India (DCI) pertains to October 2004. (It has not furnished any copy of the contract entered with the DCI or any bill for the expenditure incurred during the year 2006-07).
(6).	(i). Clarify why the users should be burdened with tariff revision for recovery of royalty payment at the highest level of Rs.12 crores for each of the years 2006-07 and 2007-08 though the terminal has not handled the minimum guarantee throughput of 5 MMT per annum during the corresponding year as envisaged in the LA.	(i). Even after the proposed tariff revision, the net average deficit will be Rs.13.11 crores for three years 2006-07 to 2008-09. It is, thus, evident that the royalty is not getting passed on to the customers, but the Terminal will have to bear the loss.
	(ii). The royalty estimation in the cost statement is not found to be as per the terms of License Agreement and also not in line with Clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines. As per clause 7.3.4.3 of the License Agreement entered between the SWPL and the MOPT, the licensee is required to pay 18% of the cargo handling charges to the licensor towards royalty till 36 months from the date of commercial operation (which is reported to be 15 September 2005) and from the 37 th month onwards specific criteria is prescribed for arriving at the quantum of royalty payable by the licensee to the licensor. The 37 th month from the date of commercial operation will begin from 16 th September 2008 based on the date of commencement of commercial operation indicated by the SWPL. In this context, please clarify as to why the SWPL has applied the condition of payment of royalty at the highest level based on the criteria prescribed in the LA from the year 2006-07 itself.	(ii). Clause 7.3.3 of the License Agreement stipulates the time frame for achieving the minimum guaranteed throughput as 66 months from the date of handing over of the licensed premises to SWPL and thereafter, royalty is payable as per the provision of Clause 7.3.4.3. There is a dispute between the MOPT and SWPL about the date of handing over. Pending resolution of this dispute by arbitration, the Port, by Supplementary Agreement dated 23 June 2003, agreed to extend the time for construction and development of the terminal upto 8 March 2004 subject to an explicit condition, <i>inter alia</i> , that the licensee will have to pay monthly royalty payment as stipulated in Clause 7.3.4.3 from 37 th month from 8 November 2002 (i.e. from 9 November 2005 onwards). A copy of the said Supplementary Agreement is furnished alongwith the proposal. The Royalty figures projected in Form 3A are stated to in accordance with the LA terms.
	(iii). The provisions at (D) under Clause 7.3.4.3 of the LA refers Rs.12 crores as the annual income. It is not clear why this is	(iii). If one considers all items A to D of clause 7.3.4.3 together, the words 'annual income of Rs.12 crores' used in item D are to be taken to

	<p>taken to be revenue share payable by the SWPL.</p> <p>(iv). In terms of clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines, indicate the likely loss if revenue share payable by the SWPL to the landlord port MOPT are not considered for tariff fixation for the years 2006-07 to 2008-09. Also, furnish detailed computation of revenue share payable as per the License Agreement and the royalty that can be admitted as per the revised tariff guidelines.</p>	<p>mean revenue share of Rs.12 crores payable in absolute figure.</p> <p>(a). As the agreement was signed before 29th June 2003, in our case, the royalty / revenue share has to be considered as admissible item of cost for tariff fixation.</p> <p>(b). As per Clause 7.3.4.3 'Monthly Royalty Payment' of the License Agreement, the royalty is fixed as the maximum of four different calculations, one of it is Rs.12,00,20,560.00, irrespective of the quantum or percentage of revenue share.</p> <p>(c). Thus even though the rate quoted by the second higher bidder was lower at 13.10%, the licensee has to pay the minimum of Rs.12 crores as per LA. Considering this, the royalty to the extent of this figure will become eligible to be considered as admissible item of cost under the revised tariff guidelines. If it is not considered so, SWPL incurs a loss.</p> <p>(d). The working result of 3 years (2007-08 to 2009-10) / 4 years (2006-07 to 2009-10) at the existing tariff level show an average deficit of 27.67% / 21.36% when royalty to the extent of atleast Rs.12 crores plus 15% ROCE is considered. The same trend will continue to show an average deficit of 11.73% / 5.93 % when royalty is not considered. This means ROCE is not realised in full. In addition royalty in any case will have to be paid to the port thus putting the SWPL to a loss of atleast Rs.12 crores plus extent of ROCE not realised.</p>
(7).	<p>(i). (a). The reasons for estimating around 96% and 36% increase in the insurance cost for the years 2006-07 and 2007-08 over the respective previous years may be justified with reference to the actual insurance cost incurred by the SWPL during the years 2004-05 and 2005-06. Also, confirm whether it is as per the terms of the License Agreement.</p> <p>(b). Clarify why the insurance cost for the years 2007-08 to 2009-10 is estimated to increase, when no addition is proposed to the gross block during these years. Insurance cost should in fact reduce due to depreciation of the assets. Also, furnish documentary support to justify the estimation of insurance cost for the year 2005-06 and 2006-07 considered in the cost statement.</p> <p>(ii). Clarify the marine hull policy for damages against ocean vessels estimated at around</p>	<p>(i). (a) Insurance cost is based on the gross value of assets capitalised during the year.</p> <p>(b). The terminal was commissioned for commercial use only in September 2005. Hence, the insurance cost incurred during the year 2005-06 was for part of the year and that too for the assets, which were capitalised during that year only. Hence, the insurance cost of 2005-06 is not comparable with the projections for 2006-07. The computation of insurance cost for the year 2006-07 is based on the total premium payable for various policies.</p> <p>(c). All the insurance policies are in line with Clause 10.8.1 of the License Agreement.</p> <p>(d). A statement, exhibiting the details of various policies and the cost involved is furnished to substantiate the estimates.</p> <p>(ii). The marine hull policy is to protect the berths and machineries erected on the berth</p>

	Rs.8.40 lakhs per annum. From the License Agreement it is not clear whether there is any provision for covering against such damages. Please furnish a copy of the relevant insurance cover taken during the year 2005-06 to justify this estimate.	from the impact of vessels / floating crafts hitting the berth due to atmospheric changes or due to heavy wind / gale, which happens very frequent in Goa. This insurance policy is for covering such losses.
8.	(i). The administration expenses (other than insurance and License Fee to MOPT) are reported at Rs.84.78 lakhs in its Audited Annual Accounts for six months period of 2005-06. As against this, the management and administration overheads and general overheads are considered at Rs.565 lakhs (actuals) for the year 2005-06 in the cost statement. The reasons for significant variation in this figures in comparison to actuals for six months of 2005-06 may be explained.	(i). Major portion of the human resources and Administration expenses during the last two financial years were capitalised and hence only the remaining portion is debited to Revenue Account. The total expenditure (attributed to revenue account) for the year 2005-06 (trial run plus commercial operation) is Rs.190 lakhs as shown in the revised Form 3A enclosed as Annexed-1 ('admin' sheet). The gross Management and General Overheads includes the capitalised portion, for 2005-06 of Rs.537 lakhs under 'Administrative Costs'. As now commercial operations have commenced all the costs for the ensuing years have to be charged to revenue. As compared to the gross figure for 2005-06 mentioned above the projected costs are not excessive.
	(ii). Justify the reasons for estimating 82% increase in the management and general overheads for the year 2006-07 over the previous year in terms of the provision in the revised tariff guidelines which allows escalation in the expenditure at the current Wholesale Price Index of 4.5%. Also, furnish break-up of the management and general overheads.	(ii). The costs given in 2005-06 is for only part of the year and hence are not comparable with the figures for the coming years. It has furnished detailed breakup of the management and general overheads considered in the estimation.
(9).	Confirm that the depreciation has been computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement whichever is higher as per clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines.	The depreciation is computed as per the rates mentioned in Schedule-XIV of the Companies Act, 1956 and in line with the terms of License Agreement.
(10).	(i). The initial tariff proposal envisaged an investment of Rs.17.50 crores in Phase-3. As against this, the SWPL has proposed a capital investment plan of Rs.81.62 crores during the year 2006-07. The reasons for such wide variation in the capital investment with reference to its initial project cost and also the reasons for proposing construction of concrete platform at Rs.35 crores which was not envisaged in its initial tariff proposal / project cost may be justified in the light of the fact that the SWPL has not anticipated to achieve the present capacity level and the minimum guarantee throughput of 5 MMT per annum till the year 2008-09.	(i). The investment in Phase-3 initially proposed was meant for cargo handling and other supporting system meant for berth no. 5A. The investment now envisaged in Phase-3 comprises of construction of concrete platform at a cost of Rs.35 crores and procurement of ship un-loader / loader and six gantry cranes for unloading of export cargo from rail and related works for reasons explained in our tariff proposal. The initial technical proposal for reclamation was using gabion wall solutions; leaving certain area behind berth would remain as water and certain area beyond the water area would be capable of storing 2 MT per square meter (20 to 35 mtrs. from water area). With this proposed concrete platform the area which otherwise would have remained unused for the entire concession period, will now be available for use for storage of cargo at a capacity of 10 MT per square meter. The construction of the concrete platform would make this area available for cargo operations and help in fulfilling the minimum guaranteed throughput.

	(ii). Furnish documentary evidence of the capital expenditure incurred by SWPL for its operations at berth nos. 5A and 6A at MOPT.	(ii). The 'Schedule 4' of the Balance Sheet as on 31st March 2006 indicates the gross block as on that date, which tallies with Form 4A. It has subsequently furnished copies of bills / documentary evidence of major items of capital expenditure.
	(iii). (a). With reference to the proposed investment of Rs.81.62 crores during the year 2006-07, please quantify the effect of this investment in terms of addition to the capacity, additional traffic / business, reduction in the unit operating cost or any improvement in the operational efficiency. If the SWPL does not anticipate any increase in volume, reduction in unit cost or increase in capacity, then please justify why this proposed additional investment should be a burden on tariff. (b). Also, furnish documentary evidence for the capital expenditure of Rs.81.62 crores proposed to be incurred during the year 2006-07.	(iii). (a). The main reason of investing Rs.81.62 crores in Phase-3 is to make the area, which would have remained un-utilisable permanently, into badly needed storage space and also to procure equipment / provide other rail related and other facilities to handle the minimum guaranteed throughput. The discharge / loading rates are estimated to increase as stated earlier. This would reduce the berth hire charges and hence help the customers to reduce the voyage cost. (b). Details of the projected outlay for 2006-07 and details of purchase orders / work orders issued as on date, have been furnished.
	(iv). Form 2A states that the capacity of the terminal is 5 MMT as per the License Agreement. License Agreement states 5 MMT is the minimum guaranteed throughput to be achieved by the licensee. In this context, it may be relevant to mention that the minimum guaranteed throughput is not the capacity of the terminal. In fact, capacity will always be more than the minimum guaranteed throughput. Please furnish the detailed computation of the designed capacity of the terminal taking into consideration the additional investment proposed by the SWPL each of the years. The productivity improvements anticipated by the SWPL may also be factored into while computing the capacity for each of the years under projection.	(iv). With the berth length, mechanical handling system and other facilities, and the limited storage space available, the terminal can handle this minimum guaranteed throughput of 5 MMT. The limitation factor is, the rate of evacuation by rail due to constraints in the Ghat section. Today, the present evacuation is on a daily average of four rakes of 58 wagons, each capable of carrying 62 MT, for 350 days in a year. This gives annual capacity / throughput of 5.034 MMT. The Indian Railways with whom the matter was pursued have initiated steps to augment the capacity by doubling the tracks and laying loop lines in stations and crossing in order to accommodate more rake movements. These improvements are expected to be completed by year 2009. The capacity of the terminal would then increase to about 7.50 MMT per annum by 2009-10.
	(v). During the initial tariff fixation, this Authority had specifically pointed out that the preliminary expense should be excluded from the gross block of assets and must be shown separately by spreading it over the entire project period in line with the treatment given at the other private terminals; and, the SWPL had accordingly modified the estimates. Para 2.3. of Appendix-2 of the instant proposal states that license fee and pre-operative expenses are apportioned to cost of assets. Apart from claiming depreciation on this preliminary expense, a separate entry is made in form 3A towards preliminary expenses written off each year which leads to double counting of the same component. The SWPL is requested to exclude this preliminary expense from the gross block of asset and show a separate entry in this regard by spreading it over the	(v). The preliminary expenses shown as part of Miscellaneous expenditure in the Balance sheet, is spent for incorporating and registering the company. As per Accounting Standard, this cost is one time cost and has to be amortised in ten years. This has not been loaded to fixed assets as stated earlier. As part of depreciation on the block of civil works, the pre-operative expenses in effect get spread over the entire license period as required under the revised tariff guidelines. However, in the revised cost statement, the pre-operative expenditure have been separated from gross block and clubbed with preliminary expenses spread over the entire license period.

	remaining period of the project. Also, reconcile the gross block, depreciation and net block as per the books of accounts for the year 2004-05 and 2005-06 with the corresponding figures to be computed in line with the treatment suggested by this Authority.	ABTAD PORTS JAOB : H राष्ट्रीय बंदरगाहों के लिए वित्तीय और सामान्य खर्चों की अनुमानित कीमतें अपनी वित्तीय विकास विधि के अनुरूप होनी चाहीए।															
(11).	<p>(i) The revised tariff guidelines limits the sundry debtors to two months of estate income and terminal handling charges while computing the working capital. The estimation of sundry debtors at two month's total revenue is not in line with the revised tariff guidelines.</p> <p>(ii). Please furnish documentary evidence of the orders placed till now for stores and spares to justify the estimates of stores consumption for the year 2006-07.</p>	<p>(i). The guideline in respect of sundry debtors is relevant to Major Ports only as vessel-related and cargo related charges are recovered immediately and only estate income and railway terminal charges are items of billed income. In its case, the entire charges are billed to users. Hence, two months total income considered for computation of working capital is reasonable and may be accepted.</p> <p>(ii). A statement exhibiting the cost and details of purchase orders / contracts for procurement of stores is furnished. This shows that stores worth Rs.172 lakhs were procured for the first four months (April to July) of the year 2006.</p>															
(12).	The benefit of the security deposit refund available to the SWPL at the end of the project period as per the terms of the LA may be annualised and spread over the remaining period of the license by applying the discounting factor at the prevailing PLR / cost of debt as done during the initial tariff fixation.	The benefit of the security deposit refund has been incorporated in the revised cost statement.															
(13).	<p>Form 7 analysing the actuals for the years 2004-05 and 2005-06 vis-a-vis estimates may be modified in the light of the following observation:</p> <p>(i). The figures furnished in column 'Existing tariff' particularly the operating cost, return on equity, etc. may be corrected with the estimates considered in our last Order of September 2004.</p> <p>(ii). As against the estimates considered in the last tariff Order, the actual position for the years 2004-05 and 2005-06 may be shown duly tallying with the respective Annual Accounts.</p> <p>(iii). Since, the figures reported in the Annual Accounts for the year 2005-06 are only for the six months period from September 2005 to March 2006 the SWPL may furnish the Annual accounts for the complete financial year 2005-06 for trial run period as well as after the commercial operation duly certified by the Chartered Accountant.</p> <p>(iv). Revenue share payable by SWPL to MOPT was not allowed during the initial tariff fixation. Hence, this may not be included while comparing the estimates allowed during the initial tariff fixation vis-a-vis with actual position.</p>	<p>The Accounts for FY 2004-05, extrapolated for the full year is furnished in Form-7. The Accounts for FY 2005-06 duly certified by practicing Chartered Accountant is also furnished.</p> <p>Modified Form-7 reflects the following position:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Year</th> <th style="width: 15%;">Actuals net surplus/ net deficit</th> <th style="width: 15%;">Estimated surplus/ net deficit</th> <th style="width: 15%;">Variation Rs. in lakhs</th> <th style="width: 15%;">In per- cen- tage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>(-) 229</td> <td>(-) 182</td> <td>(-) 47</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>588</td> <td>311</td> <td>277</td> <td>89%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(iv). Since the BOOT agreement between SWPL and MOPT was entered on 11th April 1999, the royalty may be considered in accordance with the clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines.</p>	Year	Actuals net surplus/ net deficit	Estimated surplus/ net deficit	Variation Rs. in lakhs	In per- cen- tage	2004-05	(-) 229	(-) 182	(-) 47	26%	2005-06	588	311	277	89%
Year	Actuals net surplus/ net deficit	Estimated surplus/ net deficit	Variation Rs. in lakhs	In per- cen- tage													
2004-05	(-) 229	(-) 182	(-) 47	26%													
2005-06	588	311	277	89%													
(14).	Page 21 of the proposal states that the tariff revision is proposed considering the cost that the market can bear. In this regard, please furnish the analysis carried out by the SWPL to assess the market affordability of the proposed tariff.	The tariff increase has been proposed by considering the market affordability as per its judgement.															

II	SCALE OF RATES	
(1).	<p>During the initial tariff fixation there was some issue relating to the change of the name of the company and the MOPT and the SWPL had agreed to examine this from legal point of view and to resolve this issue. In this regard, please confirm whether the issue of change of name of the licensee company is finalised and forward the documentary support in this regard.</p>	<p>The matter was discussed with the MOPT. They have no objection for changing the name of the company from ABG Goa Port Ltd to South West Port Ltd. They have suggested that the word 'Port' from the new name may be deleted and or replaced with a suitable word. A copy of the MOPT letter is furnished. This will be taken into account while applying for a change in the name of the company.</p>
(2).	<p>The definition of the terms 'coastal cargo' and 'foreign cargo' has not been prescribed in the Scale of Rates of any other major ports / private terminals and hence may not be exclusively prescribed in the Scale of Rates of the SWPL. It would be sufficient to incorporate the various conditionalities for allowing concessional tariff for coastal cargo / vessels in line with our Order dated 7 January 2005 and 15 January 2005 as elaborated in our subsequent query no. 3(ii).</p>	<p>It has no objection to incorporate the various conditionalities for allowing concessional tariff for coastal cargo as advised. However, it is felt that it would be better to define the terms 'coastal cargo' and 'foreign cargo' to avoid any disputes and to prescribe the provisions at the appropriate places in the SOR.</p>
(3).	<p>Section 2: General terms and conditions.</p> <p>(i). The basis for prescribing the penal rate of interest in note 5(b) at 15% may be explained in light of the specific provision in this regard in the revised tariff guidelines.</p>	<p>The PLR of State Bank of India as revised from 7 June 2006 is 12.75%. The present trend is of increasing the interest rates. Hence the proposed penal rate of interest may be allowed to remain at 15%.</p>
	<p>(ii). Incorporate, various provisions relating to concessional tariff for coastal cargo / container prescribed vide our Order No TAMP/4/2000- Genl. dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005.</p>	<p>(ii). It has no objection to incorporate general conditionalities in this regard.</p>
	<p>(iii). Incorporate the following conditionalities in the proposed SOR as per clause 2.15 of the revised tariff guidelines: <i>"Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the SWPL."</i></p>	<p>(iii). It has incorporated the said clause in its revised proposed Scale of Rates.</p>
(4).	<p>Part- I – Vessel Related Charges Section C – Berth Hire Charges.</p> <p>(i). (a). Explain the reasons for considering the existing berth hire rate applicable for vessels in the range of 30001 to 50000 GRT as the basis for proposing single berth hire rate for berth no. 6A.</p> <p>Though the SWPL has stated that no increase in the berth hire charges are proposed, an analysis shows that the single slab rate proposed by SWPL for berth no. 6A as against the existing four tier structure will lead to a 44% increase in case of vessels upto 20,000 GRT, 18% hike in case of vessels above 20,000 GRT and upto 30,000 GRT. In view of this, please furnish the additional income likely to accrue at the proposed tariff level for each of the existing slabs.</p> <p>The SWPL may consider to propose a</p>	<p>(a). The existing rate for vessels in the range of 30000-60000 GRT is proposed to be adopted as the single berth hire rate for berth no. 6A because the vessels calling at this berth fall in this range. Smaller vessels are not expected to call at berth no. 6A since only major users bring larger size vessels. If and when smaller vessels of other users call at its terminal, they will be berthed at berth no. 5A for which a lower berth hire rate is prescribed in the proposed SOR.</p> <p>There is no additional burden on users and there is no need to alter the berth hire rate structure proposed in the SOR. In fact due to the Improved discharge / loading rates the users will be benefited by way of lower berth hire.</p>

	<p>suitable alternate tariff structure to smoothen the impact and to maintain a revenue neutral position.</p> <p>(b). SWPL has stated that the uniform berth hire proposed in berth no. 6A will not have any impact since all the vessels handled at present are about 30000 GRT at this berth. In this context, it may be relevant to mention that the average GRT of limestone vessel estimated by the SWPL is 27000 GRT which means this category of vessels will have to bear an impact of 18% upward revision i.e. from US\$ 0.0275 per GRT per hour to a uniform rate of US\$ 0.0325 per GRT per hour. The additional revenue at the proposed increased rate for this category of vessels may be indicated.</p> <p>(c). On the analysis of detailed revenue computation furnished by SWPL it is found that the berth hire revenue for limestone vessels at berth no. 6A is estimated applying US\$ 0.0325 per GRT per hour as against the existing rate of US\$ 0.0275 per GRT per hour for vessels in the range of 20,000 to 30,000 GRT. SWPL may modify its estimates at the prevailing rate applied for vessels carrying limestone.</p>	<p>A berth hire rate for vessels below 30000 GRT has been provided in the revised SOR and necessary correction has been made in the revenue computation of limestone vessels in the revised financial statements.</p>
	<p>(ii). The existing Scale of Rates prescribes specific discharge / load rate to be achieved by the vessels at berth no. 5A or else it will be accorded ousting priority. Explain the reasons for deleting this existing provision. In view of the proposed deletion of this existing provision, the circumstances in which the vessel berthed at 5A will be accorded ousting priority, if so, need to be explicitly clarified in the SOR.</p>	<p>(ii). The port still continues to handle (import coal / coke) at Berth Nos. 10 and 11 cargo of other users. Because of this, its berth no.5A is under-utilised. In order to utilise the berth, facilities for handling export cargo have been planned in Phase-3. It does not envisage any contingencies of ousting priority to vessels at berth no. 5A. If it arises, in the absence of any provision, it would not levy any extra charge.</p>
	<p>(iii). With reference to the submission made by the SWPL at page 14 of the proposal about filing a proposal for Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS), it is clarified that the ELTS will work both ways. It will reward the operator / port for achieving the prescribed productivity norms or penalise the operator if the prescribed productivity level is not achieved. These factors may be considered while filing the proposal for ELTS.</p>	<p>(iii). The observation will be kept in view while framing ELTS in due course.</p>
(5).	<p>Part-I – Section D Charges for water supply</p> <p>(i). (a). Please explain the existing arrangement for supply of water to vessels. Indicate the cost of procurement of water and the cost involved in offering this service alongwith detailed computation.</p> <p>(b). If the water supply is arranged by the SWPL, please propose a specific rate for</p>	<p>(i). (a). As and when required by the Master of the vessel berthed at the terminal, the terminal arranges supply of water in the same manner as is being done by MOPT.</p> <p>The service of water supply to vessels is a not a major source of income. During the years 2004-05 and 2005-06, collection from supply of water was only Rs.1.49 lakhs and Rs.2.58 lakhs respectively.</p> <p>(b). It is proposed to levy same rate as charged by MOPT to vessels at their berths,</p>

	<p>offering this service and justify with reference to the cost of service provided instead of giving cross-reference to the MOPT Scale of Rates. In case the MOPT is providing this service, it may be sufficient to mention that the MOPT will be offering this service and will recover the tariff accordingly.</p>	<p>instead of a separate rate, since there are very few occasions when water is supplied to a vessel.</p>
(6).	<p>Part-II – Cargo Related Charges</p> <p>(i). Prescribe concessional wharfage rate for coastal cargo except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets not exceeding 60% of the wharfage applicable for normal cargo in this Schedule in line with our Order no. TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005.</p>	<p>(i). The concessional rates have been prescribed in the revised proposed SOR.</p>
	<p>(ii). Section B – Cargo handling charges</p> <p>(a). Explain the reasons for deleting the existing cargo handling charges in respect of coal, metallurgical coke / coke (all types) charcoal and limestone handled at berth no. 5A. Please clarify under what category these cargo items will be classified for the purpose of levy of cargo handling charges at berth no. 5A.</p> <p>(b). Justify the proposed increase in the range of 20% to 28% in the cargo handling charges for some of the commodities with reference to the increase in the cost of services provided.</p> <p>(c). Note 1 – Explain the reasons for deleting one of the services i.e. loading on trucks for road delivery and vice-versa from the said note for berth no. 5A. If any of the existing services included in composite rate are proposed to be deleted, then a corresponding adjustment, may be done by reducing the composite fee to that extent.</p> <p>(d). As per the existing note no. 5, the handling rate for HR Coils and slabs exclude dunnaging and lashing charges. The modification proposed in this note gives an impression that dunnaging and lashing including suitable labour and material are expected to be arranged for all cargo items at the cost of the vessel master. The reasons for this modification in the existing provisions and the impact thereof, on the users for each of the cargo items may be indicated. Also, clarify which all cargo items include dunnaging and lashing charges in the existing cargo handling rate and the extent thereof. As stated earlier, in case any of the services included in the composite fee are</p>	<p>(a). The small users who import coal, coke, metallurgical coal, charcoal and limestone still continue to call at MOPT Berth Nos. 10 and 11 and are not expected to avail the services provided by it at berth no. 5A. In view of this, it is felt that there is no need to keep a wharfage rate for these items of cargo at berth no. 5A.</p> <p>(b). The cost statement for cargo handling activity discloses an average 30.3% deficit for the years 2006-07 to 2008-09 in the cargo handling sub-activity. Even after considering income at the revised rates proposed in the SOR, there would still be an average deficit of 9.1% in this sub-activity. The revised rates proposed are, therefore, not excessive.</p> <p>(c). The Goa State Pollution Control Board has directed that the entire coal handled at the terminal should be transported by rail mode only and there should be road transport of coal by trucks. Because of this, 'loading of trucks for road delivery and vice versa' was deleted from the scope of service in note 1. Now it has been reworded considering the export cargo proposed to be handled at berth no. 5A. There is no need to make any adjustment in the rate proposed.</p> <p>(d). The dunnaging and lashing is required only in the case of exports of iron ore pellets, metal products and steel coils / slabs. This will be arranged by the cargo owners at their cost from private contractors. If requested by the shipper, the same will be arranged by SWPL, through a mutually acceptable contractor. The customer will pay the contractor directly and SWPL will help in supervising the work. This position existed even at the stage of the initial tariff proposal. The ambiguity in the wording is being removed by suitably changing the wording of the clause. In view of this, there is no need for any adjustment in the rate proposed.</p>

	<p>proposed to be deleted, a suitable adjustment should be done by correspondingly reducing the composite fee.</p> <p>(e). The proposed note no.6 requiring the users to arrange for Custom House Agents at their cost for clearing the cargo from Customs and the proposed note no. 7 appear to be procedural issues and not related to tariff fixation and hence, may not be included in the Scale of Rates.</p> <p>(f). Prescribe separate concessional rate for handling coastal cargo in line with our Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005.</p>	<p>(e). The said provisions are deleted from the revised SOR.</p> <p>(f). The concessional rates for handling of coastal cargo have been prescribed in line with revised tariff guidelines.</p>
(7).	As stipulated under clause 6.8 of the tariff guidelines, benchmark levels of productivity may be indicated and incentives may be proposed for better performance of the terminal and disincentives for performance below the benchmark levels. The rationale for proposing such benchmark levels and the incentive / disincentive may also be indicated.	A separate ELTS with benchmark levels of productivity will be proposed later after gaining sufficient experience of the operations.
(8).	<p>Section C – Ground rent / storage charges.</p> <p>(i). Incorporate the following condition flowing from the principle prescribed in the revised tariff guidelines that users should not be made to pay for the delays attributable to ports:</p> <p><i>"Storage charge / ground rent on cargo shall not accrue for the period when the SWPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user"</i></p>	The said condition has been incorporated in the revised proposed SOR.

6.2. The revised cost statement filed by the SWPL reflected the following cost position at the existing tariff level:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. In lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. In lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income			Average surplus / deficit %
		2007-08	2008-09	2009-10	Total	2007-08	2008-09	2009-10	Total	2007-08	2008-09	2009-10	
1.	Consolidated cost statement for the terminal as a whole	8457	9453	11920	29830	-1739	-1317	-288	-3344	-20.6	-13.9	-2.4	-12.3
2.	Cargo handling activity	6499	7273	9190	22971	-1571	-1399	-933	-3903	-24.2	-19.2	-10.1	-17.8
3.	Berth hire activity	1958	2180	2721	6859	-168	81	640	563	-8.6	3.7	23.5	6.2

7. Simultaneously, the MOPT was also requested to furnish information / clarification. The MOPT has furnished its reply. A summary of queries raised by us and the reply furnished by the MOPT is tabulated below:

Sl.-No.	Queries raised by us	Reply received from MOPT
(i).	Traffic projected by the SWPL for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 are 3.11 MMT.	The SWPL has projected the traffic for the year 2006-07 and 2007-08 less

14961/07-8

	<p>3.48 MMT and 4.73 MMT respectively as against the projections made by the MOPT in its general revision proposal at the level of 4.24 MMT, 4.39 MMT and 5 MMT for the corresponding years. The traffic projections are found to be lower in comparison to the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 5 MMT per annum as per the License Agreement. Please furnish specific comment on the reasonableness of the traffic projections made by the SWPL for the years 2005-06 to 2008-09.</p>	<p>than the MGT, citing the reason that despite Goa State Pollution Control Board's directions, MOPT still continues to handle rail / road mode coal / coke at berths nos. 10 and 11 and thereby they are not in a position to achieve the MGT. This is not acceptable on the following grounds.</p> <p>(a). Secretary (Shipping)'s letter dated 15 December 2005 at para 17(ii) states that the Port is compelled to continue handling of coal / coke operations at berths nos. 10 and 11 due to inability of SWPL to handle road-borne cargo. Under such circumstances, it is not considered appropriate to modify the fundamental clauses of the License Agreement with regard to the Minimum Guaranteed Throughput, etc.</p> <p>(b). During the year 2005, the total coal / coke traffic handled at MOPT was 4.00 MMT at berths nos. 10 and 11. It is a known fact that despite constant persuasion with SWPL with regard to creation of facilities for handling road mode, coal / coke traffic at their berths, such facilities are yet to be developed by them and they are using the berths more or less as captive facility by delaying the development of traffic. Even in case of considering shifting of the entire coal / coke traffic from berth nos. 10 and 11, they are not in a position to achieve the MGT and therefore, the reason cited for less traffic as against the MGT is not acceptable. The traffic projected by SWPL could be based on their own demand and other trends.</p> <p>(c). Coal / coke projection likely to be handled exclusively by MOPT for next 5 years by rail / road-mode is furnished hereunder:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">(In million tonnes)</th> </tr> <tr> <th>Commodity</th> <th>Coal / Coke</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006-07</td> <td>5.30</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>5.52</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>5.79</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>6.02</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>6.20</td> </tr> </tbody> </table>	(In million tonnes)		Commodity	Coal / Coke	2006-07	5.30	2007-08	5.52	2008-09	5.79	2009-10	6.02	2010-11	6.20
(In million tonnes)																
Commodity	Coal / Coke															
2006-07	5.30															
2007-08	5.52															
2008-09	5.79															
2009-10	6.02															
2010-11	6.20															
(ii).	<p>The SWPL has stated that Goa State Pollution Control Board has directed that the entire coal that is handled at the terminal should be transported by rail mode only and that there should be no road transport of coal by trucks. It is understood that the Secretary, Ministry of Shipping had issued an Order (No PD/13011/2005-MOPT dated 15 December 2005) directing the MOPT to continue to handle bulk coal / coke at berth no. 11 till an alternative facility is developed. In this regard, please clarify the operational arrangement envisaged for the coal that requires road movement from the port. Also, indicate coal / coke projections likely to be handled exclusively by the MOPT by road / railway mode since the general revision proposal filed by the port does not explicitly disclose this information.</p>															

(iii).	Please confirm the lease rental paid by the SWPL for the year ended on 31 March 2006 is Rs.206 lakhs. Also, confirm that the estimation of lease rentals payable by the SWPL for the years 2006-07 to 2008-09 at Rs.216 lakhs, Rs.227 lakhs and Rs.239 lakhs respectively are in line with the lease rent prescribed in the SOR of the MOPT and also in accordance with the terms of the LA.	It is confirmed that the lease rental paid by SWPL for the year 2005-06 was Rs.206 lakhs and the amount payable for the years 2006-07 to 2008-09 are at Rs.216 lakhs and Rs.239 lakhs respectively. This is as per License Agreement, Para (7.3.4.2). The license fee is subject to an upward revision at the end of every year by 5% of the fees paid for the preceding year.
(iv).	The SWPL has estimated an addition Rs.81 crores to its gross block during the year 2006-07 for additional equipment, construction of sheds for additional storage space, etc. Please furnish your comments on the reasonableness of the investments proposed to be made by the SWPL.	Except for the construction of the storage area it is not aware of any developments proposed to be undertaken by SWPL. The deck slab and piles may cost an amount of Rs.35 crores as indicated by SWPL for the year 2006-07.
(v).	Indicate the existing assessed capacity of the two berths handled by the SWPL taking into consideration the investments made by operator and the equipment deployed for the operations. Also, indicate the assessed capacity of the operator for the years 2006-07 to 2008-09 taking into consideration the additional investment of Rs.81 crores proposed during the year 2006-07 and particularly with reference to the proposed construction of higher density storage area which was not envisaged in its initial project cost.	The existing capacity can be taken as 5 MMT per annum. Since SWPL has not informed us of any of their development plans, it is not in a position to comment on the assessed capacity for the years 2006-07 and 2007-08. Since the additional storage area with deck slab under construction is in lieu of reclamation which was originally envisaged, there will not be any appreciable increase in the capacity on account of this.
(vi).	(a). Confirm that the estimation of royalty payment by SWPL at Rs.12 crores for each of the year 2006-07 and 2007-08 and Rs.13.09 crores for the year 2008-09 is in accordance with the terms of the LA. If not, the detailed computation of royalty estimated to be collected from the SWPL may be furnished.	(a). As per clause no.7.3.4.3 of the License Agreement, the Licensee has to handle minimum guaranteed throughput of 5 MMT per annum through this terminal from the 37 th month of the date of Commercial Operation and onwards. However, as per the subsequent Supplementary Agreement signed with the Licensee, the Minimum Guaranteed Throughput shall be achieved by the Licensee from the 37 th month from 8 November 2002 (i.e. from 9 November 2005). The royalty payable is highest of the following: (aa). 18% of the cargo handling charges irrespective of discount if any, granted by the Licensee. (ab). 18% of the cargo handling charges for the Minimum Guaranteed Throughput. (ac). The Minimum annual income determined on the basis of 18% of the total income at the rate of cargo handling fixed by the TAMP for a Minimum Guaranteed Throughput of 5 MMT per annum. (ad). The annual income of Rs.12,00,20,560.00.

		The SWPL had made a projection of traffic for the year 2006-07 to 2008-09 at a level of 3.48 MMT, 4.73 MMT and 5.21 MMT respectively. As per the License Agreement, the terminal operator has to pay minimum royalty of about Rs.12 crores per annum during 2006-07 and 2007-08 irrespective of traffic handled. The royalty payable to the Port for the year 2008-09 has to be computed considering the estimated traffic of 5.21 MMT.
	(b). The revised tariff guidelines allows the royalty / revenue share payable by the private operator to the landlord port in those BOT cases where the bidding process was finalised before 29 July 2003 as a cost for tariff fixation to avoid the likely loss incurred by the private operator if this item is not included as cost subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. In this regard, furnish the revenue share quoted by the next highest bidder alongwith an extract of the relevant document. Also, indicate the exact date when the bidding process was finalised in this case.	(b). The revenue share quoted by the 2 nd highest bidder was 13.10%. The price bids were opened on 20 February 1996 and the License Agreement was signed on 11 April 1999.
(vii).	Indicate the reasonableness of the estimated dredging considered by SWPL. Since MOPT also engages dredging contractors, furnish the dredging cost / cubic mtr. incurred by the MOPT.	The maintenance dredging estimated by the SWPL at Rs.89.00 lakhs for 2006-07 and Rs.93.00 lakhs for 2007-08 is found to be on the higher side. The maintenance dredging incurred by the port for the year 2005-06 is around Rs.30.00 per cubic meter which may be considered reasonable.

8. A joint hearing in this case was held on 5 July 2006. The SWPL made a slide presentation of the proposal. At the joint hearing the SWPL and MOPT made their submissions.

9.1. Subsequently, the MOPT has furnished the following information regarding revenue share payable by the SWPL to the MOPT:

- (i). The tendering process for the proposed project development at berth nos. 5A and 6A was taken up during 1995-96 prior to the TAMP coming into existence.
- (ii). The bidders were required to quote the percentage revenue that they would be offering to the port as well as the minimum guaranteed annual amount. The minimum guaranteed throughput was fixed at 5 MMT per annum.
- (iii). M/s. ABG Goa Port Limited (now called M/s. SWPL) had offered the highest revenue share of 18% and minimum guaranteed annual amount was at Rs.29.50 crores. At that point of time the bidders were free to fix their own cargo handling rates.
- (iv). Subsequently, while licence agreement was being finalised, TAMP came into existence. M/s. ABGKCTL then contended that since they were not free to fix their own cargo handling rates as these rates are to be approved by the TAMP, they shall be liable to pay only 18% of the cargo handling charges for a minimum guaranteed throughput of 5 MMT and not the minimum guaranteed annual amount of Rs.29.50 crores quoted by them earlier.
- (v). This matter was referred by them to the Government. The Government clarified that M/s. ABGKCTL are not liable to pay the minimum guaranteed annual amount under the changed circumstances.

(vi). After receiving the orders from the Government, there were further negotiations with M/s. ABGKCTL and finally with their concurrence, it was decided that an amount of Rs.12,00,20,560.00 is to be included in the licence agreement as the minimum guaranteed annual amount.

9.2. In this regard, this Authority reiterated its earlier opinion to the Ministry of Surface, Road Transport and Highways (MSRTH) that comparison of royalty had to be drawn in totalities of the successful bid and the Second Lowest bid in totalities with reference to all the bid variables. A private terminal operator has to pay royalty to the Land lord Port to the level of minimum agreed level of throughput even if the actual traffic handled or estimated to be handled is lower. If this royalty amount is considered as cost in tariff, the existing traffic will have to bear additional burden arising due to commercial decision of the minimum guaranteed throughput quoted by the private terminal operator.

9.3. It was subsequently pointed out to the MSRTH that it would be appropriate to consider the revenue share applicable on the estimated traffic projections furnished by the SWPL and admit it to the extent of the second lowest bid for the purpose of tariff computation. This means the additional revenue share payable due to non-realisation of the minimum guaranteed throughput will not be recognised. The Ministry was requested to advise us if it feels any other approach is to be adopted. We have not received any advise from the Ministry in this regard.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). During the initial tariff fixation done in September 2004, both the MOPT and the SWPL had agreed to examine the issue relating to change of the name of the Licensee Company from legal point of view.

The SWPL has clarified that this matter is resolved and the MOPT has no objection for changing the name of the company from ABG Goa Port Limited to South West Port Limited. However, the port has suggested to delete the word 'Port' or replace it with a suitable word. The SWPL has agreed to take into account the suggestion of the MOPT while applying for a change in the name of the company.

In view of the position explained above, we proceed to prescribe the Scale of Rates of the South West Port Limited (SWPL) for operation of its two berth nos. 5A and 6A at the MOPT assuming that the issue of change of name of the company will be finalised soon. The revised Scale of Rates approved by this Authority will automatically apply to the operations of the re-named company also, when such change of name is approved by the competent authorities.

(ii). The License Agreement stipulates a Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 5 Million Metric Tonne (MMT) per annum to be handled by the SWPL at the terminal. The actual traffic handled for the financial year 2005-06 is, however, reported at 3.02 MMT, as against 4.21 MMT estimated during the initial tariff fixation. One of major reasons attributed to this reduced traffic is that the small importers of coal and coke continue to use the berths of the MOPT for handling their cargo. Another reason cited by the SWPL for the reduced traffic is the direction issued by the Goa State Pollution Control Board in July 2005 requiring the SWPL to handle entire coal by rail mode only and not to transport coal by road movement to avoid any pollution.

For similar reasons, the traffic for the years 2007-08 and 2008-09 are projected at 3.48 MMT and 4.73 MMT which are again lower than the MGT stipulated in the LA. The traffic for the years 2008-09 and 2009-10 are, however, projected at 5.21 MMT and 6.50 MMT.

Even during the initial tariff fixation, the SWPL had not accounted for movement of cargo by road while estimating the traffic. Subsequently, based on our specific advice, the SWPL had devised an operational plan for road movement to meet the demands of the small users. The MOPT has pointed out that despite constant persuasion with SWPL to create facilities at the terminal for handling coal / coke cargo by road mode, it has not yet developed / created the requisite facilities for handling cargo by road mode to cater to the demands of the small volume users. The Department of Shipping after discussions with the port, SWPL and the concerned users has issued an Order on 15 December 2005 directing the MOPT to continue to handle coal / coke operations at its berth nos. 10 and 11 till an alternative facility is developed by the SWPL to handle this category of cargo at its terminal in view of the constraints in the premises licensed to the SWPL.

The issue raised by the small volume users who move cargo by road mode appears to have been resolved for the time being since the MOPT will continue to handle coal / coke at their berths as per the directions of the Government.

It is relevant here to mention that the decisions relating to privatisation of a port facilities and the operational arrangements thereat are not within the regulatory scrutiny of this Authority. Since many users raised a concern in this regard at the time of the last tariff fixation exercise, this Authority used its good offices to bring MOPT and SWPL together to find an amicable solution to the problems faced by the small volume users. Some of the comments furnished by certain users associations suggest that this Authority went by the consent of large scale users of the terminal while fixing the existing tariff. This Authority does not go only by the consent or dissent expressed by specific groups but follows a prescribed uniform procedure and methodology for determining tariff; a careful reading of the earlier order will reveal that such principles were applied in the SWPL case also for fixing its initial tariff.

Be that as it may, the traffic estimates, as furnished by SWPL are relied upon for the purpose of this analysis. At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the Terminal Operator due to wrong estimation, the additional surplus earned will be fully accounted for in the tariff to be fixed then.

(iii). The estimated income from the berth hire for the year 2006-07 is scaled down by 22% over the actuals for the previous year. The SWPL has explained that this is on account of increase in the discharge and loading rates of various commodities envisaged to be achieved by the SWPL. The SWPL has furnished detailed computation of berth hire income based on expected improvement in the performance level. The income estimated from berth hire charge is considered in this analysis presuming that the discharge / loading rates envisaged in the proposal will be achieved by the SWPL.

The income from berth hire is estimated by SWPL applying exchange rate of US\$1= Rs.46.50. However, in case of coal handled by panamax vessels constituting predominant category of cargo, berth hire income is estimated applying exchange rate of Rs.44/- . The current exchange rate is around Rs.44.62. The income estimation from berth hire charge is updated applying the prevailing rate of exchange, which has resulted in an increase of the estimated income from berth hire.

The actual storage income for the year 2005-06 is reported at Rs.154 lakhs. The income estimation, for the subsequent two years 2006-07 and 2007-08 is, however, scaled down to Rs.106 lakhs and Rs.149 lakhs. The SWPL has not furnished any specific reason for scaling down the storage income for these years. The estimates for the years 2008-09 and 2009-10 are estimated to increase to the extent of traffic growth anticipated over the respective previous years.

Actual storage income for the first six months for the year 2006-07 upto September 2006 is reported to be Rs.74 lakhs and if this data is extrapolated for the full year, the annual income will work out to Rs.148 lakhs. The storage income for the year 2006-07 is, therefore, modified at Rs.148 lakhs based on actuals

furnished for the past six months. For the subsequent years, the income from storage charge is estimated to increase to the extent of the anticipated growth in traffic in line with the approach followed by SWPL in their estimation. Accordingly, the modified storage income of Rs.201 lakhs, Rs.221 lakhs and Rs.276 lakhs for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 respectively is considered in the cost analysis.

Subject to the above changes, the operating income as estimated by the SWPL is considered for the purpose of this analysis. At the time of next review, if it is found that the actual income varies widely from the estimates furnished, the additional accrual will be fully set off against the future tariff revision.

- (iv). The actual repairs and maintenance cost for the year 2005-06 as certified by the Auditors of SWPL is around Rs.92 lakhs, which works out to 0.80% of its gross block. As against this, the repairs and maintenance cost for the subsequent years under consideration is estimated at Rs.530 lakhs per annum.

The SWPL has argued that the commercial operations with full mechanised handling system and automation commenced from mid September 2005 only and with the ageing of the equipment, repairs and maintenance cost is likely to increase. Hence, it has justified that estimation of this expenditure at 3% on equipment cost and 1.5% on civil works on the basis of average percentage of gross block is reasonable.

It has to be recognised that ageing of the equipment will be gradual and no special circumstance is projected to show that such a happening will be on an accelerated manner in this tariff validity period.

The argument of SWPL that the repairs and maintenance cost reported for the year 2005-06 may not furnish a true basis for the expenditure for the following year is accepted for the purpose of this analysis. Even then the actual repairs and maintenance cost for the first four months pertaining to the current financial year i.e. 2006-07 with fully mechanised operation is reported to be Rs.66 lakhs. If this data is extrapolated for the full year, the repairs and maintenance for the year 2006-07 will work out to Rs.200 lakhs as against Rs.530 lakhs estimated by SWPL.

In the absence of any specific reasons explained by SWPL for such a substantial increase in repairs and maintenance cost in the next six months of this year, there is no justification to allow the cost element at the level estimated by the SWPL.

In the light of the actuals reported by the SWPL for first four months of the 2006-07 and also obtaining the position at other private terminals, the repairs and maintenance cost including labour is considered at 2% of the gross block of assets pertaining to equipment and at 1% on other assets and civil works. The pre-operative expenses have been excluded from the gross block while estimating the repairs and maintenance cost.

The addition proposed to the gross block in the year 2006-07 to the tune of Rs.35 crores for construction of concrete platform and Rs.45.77 crores for deployment of additional gantry cranes and other equipment, etc., are yet to be commissioned and are likely to be completed by the end of this financial year as reported by the SWPL. In view of this position, the repairs and maintenance cost in respect of these additions proposed to the gross block may not be incurred during the year 2006-07. The repairs and maintenance cost on these additions is, however, allowed from the year 2007-08 onwards at the stated level. Accordingly, the revised estimation of repairs and maintenance cost will be Rs.227 lakhs for the year 2006-07 which is closer to the estimation based on the actuals reported for the first four months.

The repairs and maintenance cost for the subsequent years is estimated on the same principle at 2% on equipment cost and 1% on civil works based on the position obtaining at the other terminals. Accordingly, the revised estimation of

repairs and maintenance cost will be Rs.353 lakhs per annum instead Rs.530 lakhs estimated by the SWPL.

(v). (a). The equipment running cost consists of three cost elements viz. power, fuel and water.

As in the case of repair and maintenance cost, the SWPL has clarified that since, the operations were not fully mechanised till September 2005, the actuals for the year 2005-06 may not be the appropriate basis for assessing the reasonableness of the estimates for the future period. The SWPL has, on our request, furnished the actuals for four months pertaining to the current financial year. If the actual equipment running cost for the first four months of the year 2006-07 is extrapolated for the full year, the estimates so arrived at are found higher than the estimates considered by the SWPL for the year 2006-07 in the cost statement.

It has furnished detailed computation power, fuel and water cost estimation for the year 2006-07.

As regards water cost, the SWPL has clarified that it requires about 900 KL every day for sprinkling on dusty out of which an average about 300 to 450 KL is received from MOPT, and the rest is procured from the market. The cost of procurement of water from MOPT is estimated at Rs.9/- per KL whereas from the rest of the market it is estimated at Rs.105/- per KL. The difference in this rate is because the water supplied by MOPT is sewage treated one, whereas the water obtained from market is from normal sources. It has furnished copy of the bill raised by the supplier to substantiate this estimate.

The detailed computation of power and fuel cost furnished by the SWPL for the year 2006-07 and also the documentary evidence furnished by the SWPL in respect of procurement cost of water are relied upon in admitting the estimates for the year 2006-07.

(b). The SPWL has estimated the consumption of power and fuel to increase by around 3% per annum from the year 2007-08 onward on the grounds that there will be wear and tear of the equipment and also for the proposed deployment of gantry cranes and overhead cranes.

Since gantry cranes are proposed to be added to the gross block during the end of the financial year 2006-07, these equipment will be in operation fully from the next year onwards. Hence, increase in the consumption of power estimated by the SWPL due to deployment of additional equipment is considered for the year 2007-08.

Wear and tear of equipment will happen in a gradual manner for which depreciation is already being provided. It is not clear whether it will have any significant impact on the consumption of power every year. The SWPL has not proposed any addition to the equipment during the years 2008-09 and 2009-10. In the absence of any reasonable justification advanced by SWPL, the proposed annual increase in the consumption of power and fuel during the years 2008-09 and 2009-10 is not accepted. The unit rate of consumption of power and fuel for the years 2008-09 to 2009-10 are considered at the level estimated by SWPL for the year 2007-08.

(c). The unit cost of power, fuel and water is estimated to increase by 5% per annum for the subsequent years 2007-08 to 2009-10 based on the current trend in the inflation rate.

In this regard, it is relevant to mention that this Authority is guided by the revised tariff guidelines which require the expenditure to be estimated based on the current WPI (for all commodities) reported at 4.5% and adjusted for traffic growth. The estimated power and fuel cost are,

however, adjusted for growth in the traffic anticipated during each of the years under projection in line with the revised tariff guidelines. The estimate of unit cost of water is also allowed to escalate at the stated level.

(vi). (a) The operating and direct labour cost for the year 2006-07 is marginally lower than the actuals incurred in the year 2005-06 despite a 15% growth in the traffic. The SWPL has furnished detailed computation of operating the direct labour cost with reference to on-board and handling expenses for all the years under consideration. Reduction in the operating labour cost in 2006-07 is mainly due to complete mechanised cargo handling operations from this particular year except in case of HR coils.

The SWPL has furnished the documentary evidence in forms of bills paid to the various contractors for the services outsourced and copies of the agreement with the contractors for providing such services. The estimates for the year 2006-07 is accepted.

(b). The operating and direct labour cost for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 are estimated at Rs.1873 lakhs, Rs.2475 lakhs and Rs.3764 lakhs as against Rs.1065 lakhs estimated for the year 2006-07.

The SWPL has clarified that the increase in the estimated operating and direct labour cost from the years 2007-08 onwards is due to significant growth in traffic of HR coils. This cargo is not being handled at present at its terminal. The additional investment proposed to be made by the end of the year 2006-07 is mainly to enable them to handle this cargo. Since HR coils handling is highly labour intensive, larger number of specialised labour forces are required to be deployed for handling this cargo. Average cost of such employees is reported to be significantly higher in comparison to the labour involved for handling other bulk cargo by mechanised operations.

In view of the submissions made by SWPL, it is not found appropriate to compare the direct average per employee cost estimated during each year without giving due consideration to the cargo mix of HR coil in the total traffic.

In the absence of any contract entered by them at present for outsourcing handling HR coil, it has furnished a copy of invoice raised by a private stevedore for handling steel slab at the MOPT's berth which is Rs.133/- per tonne.

The stevedoring expense for handling HR coil is estimated at the unit rate of Rs.145.75 for the year 2006-07 which is found to be higher than the rate presently being charged by the private stevedores based on the documentary evidence furnished by SWPL. No justification is furnished by SWPL for the higher level of the outsourcing rates considered in the estimates. This expense is, therefore, estimated at Rs.138.99 per metric tonne for the year 2007-08 after allowing 4.5% annual escalation over the rate indicated in the copy of the bill furnished by the SWPL for handling similar cargo.

(c). The average unit operating and direct labour cost in respect of coal, coke, limestone, HR coil, etc., is estimated to increase by 5% per annum. This is restricted to 4.5% at the current level of the WPI in line with the escalation allowed for other tariff items.

(vii). The SWPL has stated that the license fee payable to the MOPT for lands leased to them is estimated as per the terms of the License Agreements. The MOPT has also confirmed this position.

(viii). There seems to be some dispute between the SWPL and the MOPT on the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT. Pending settlement of the

14962/07-9

dispute, the SWPL has made a provision for maintenance dredging for additional depth beyond the level stated by the MOPT in the tariff revision proposal.

The actual maintenance dredging cost for the year 2005-06 is reported to be Rs.36 lakhs based on the bills raised by the MOPT. As against this, the SWPL has reported the maintenance dredging cost at Rs.89 lakhs, Rs.93 lakhs and Rs.98 lakhs and Rs.102 for the years 2006-07 to 2009-10 respectively.

The estimates are made for volume of 90000 cu. mtr. of dredging in front of berth nos. 5A and 6A @ of Rs.98.35 per cubic metre for the year 2006-07 with an annual escalation of 5% in the unit cost for the subsequent years. On a query raised by us to assess the reasonableness of the estimation of the dredging cost, the MOPT observed that the dredging rate estimated by the SWPL is on the higher side in comparison to Rs.30/- per cubic metre, incurred by the port during the year 2005-06.

Despite a specific request, the SWPL has not furnished documentary evidence in respect of the maintenance dredging cost paid by it to the Dredging Corporation of India (DCI) for the recent years 2005-06 or 2006-07. It has furnished a bill relating to the year 2004-05 which perhaps pertains to the expenditure incurred at the stage on commencement of its operations and hence may not be relevant.

The actual dredging cost reported by the SWPL for the year 2005-06 based on the bills raised by the MOPT is Rs.36 lakhs. Accordingly, the dredging rate works out to Rs.40.00 per cubic metre including the fuel cost claimed by MOPT, mobilisation and de-mobilisation charges, etc. This appears to be closer to the figure indicated by the MOPT.

In the absence of any documentary evidence furnished by the SWPL for the recent years to substantiate the unit rate of Rs.98.35 per cubic metre, and also in view of the specific observation made by the port, the actual expenditure incurred by the SWPL towards dredging for the year 2005-06 is taken as the base. Accordingly, the dredging cost for the year 2006-07 is estimated at the rate of Rs.41.80 per cubic metre for the year 2006-07 after applying the annual escalation @ 4.5% on the actual rate derived for the year 05-06.

For the subsequent years, the annual escalation in the per unit rate is allowed at 4.5% as considered for other items.

- (ix).
 - (a). Another major point to be considered in this tariff revision proposal is revenue share payable by the SWPL to the MOPT. It is noteworthy that this item was not allowed earlier as a pass through. In fact, the initial tariff fixation Order of SWPL straightaway rejected inclusion of this item as a cost element for tariff computation in line with the principle followed by this Authority prior to the issue of the tariff guidelines by the Government.
 - (b). As per the revised guidelines for tariff fixation, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder.
 - (c). The L.A. was signed by the SWPL in April 1999. While implementing the revised tariff guidelines for allowing (part of) royalty as pass through, in the case of the Chennai container Terminal Limited, Visakha Container Terminal Limited and the Nhava Sheva International Container Terminal Limited, the loss in this context was taken to be the revenue deficit after considering admissible cost elements and permissible return. If the royalty to the maximum extent quoted by the second bidder is not allowed, as per the revised tariff guidelines it will result in reduction in the return on capital employed and to that extent there will be a 'loss'. Therefore, the maximum permissible level of revenue share as stipulated in clause 2.8.1.

of the revised tariff guidelines is allowed as pass through for the years 2006-07 to 2009-10.

- (d). There is some dispute between the SWPL and the MOPT about the date of handing over the licensed premises. Pending settlement of this dispute, the MOPT and the SWPL have entered into a Supplementary Agreement in June, 2003. As per this Supplementary Agreement, from 9 November 2005 onwards Licensee has to pay revenue share that is highest of the 18% of the cargo handling charges computed on various parameters prescribed in the LA subject to a minimum payment of Rs.12 crores. It also requires the licensee to achieve the Minimum Guaranteed throughput of 5 Million Metric Tonne per annum from November 2005 onwards.
- (e). The traffic for the years 2006-07 and 2007-08 are, however, projected below the MGT prescribed in the LA. In view of this, the SWPL has claimed the minimum revenue share payable to the MOPT at Rs.12 crores per annum in the tariff revision exercise. For the subsequent two years 2008-09 and 2009-10 also, the revenue share payable to MOPT is considered at the same level in the cost statement.
- (f). The submission made by the MOPT that prior to constitution of this Authority the bidders were free to fix the tariff on their own is not the correct legal position then applicable. Even prior to constitution of TAMP, a Port Trust could notify its Scale of Rates only with the prior approval of the Government for various services prescribed in Section 42 of the Major Port Trust Act. By virtue of the amendments to the Major Port Trust Act, 1963, made in 1997, the power earlier vested with the Board of Trustees of a Major Port and the Government to fix port tariffs stood ~~existed~~ and such power has been conferred on the TAMP.
- (g). The MOPT had earlier mentioned that the revenue share quoted by the next lowest bidder was 13.10% and the minimum amount of revenue share quoted was Rs.11.10 crores.

Subsequently, it has clarified that the SWPL had expressed ~~their~~ reservation to the Government about payment of the minimum guaranteed amount in view changed position requiring regulation of their tariff by this Authority. The Government in this regard has also confirmed that M/s. ABGKCTL are not liable to pay the minimum guaranteed annual amount under the changed circumstances.

However, after receiving the orders from the Government, the MOPT and the SWPL held further negotiations and with concurrence of both the parties the minimum amount of Rs.12,00,20,560.00 payable as revenue share is reported to have been included in the Licence Agreement. It is not known whether the prescription of this minimum amount of revenue share in the LA has been specifically approved by the Government in supersession of its earlier decision.

- (h). Notwithstanding the above position, it is relevant to mention that in view of the provision in the LA, the SWPL is required to pay a minimum amount of the revenue share even though the traffic handled or ~~estimated~~ to be a handled is lower than the minimum guaranteed throughput prescribed in the LA. If this royalty amount is considered as cast in tariff, the existing traffic will have to bear additional burden arising due to the terminal not achieving the minimum guaranteed throughput quoted by the private terminal operator. It is noteworthy that the revenue share payable by SWPL would have been more than Rs.12 crores at the existing tariff, if they had handled volumes in excess of the MGT level.

The Government was informed that in the instant case since the traffic estimated by the SWPL is lower than the MGT envisaged in the LA, it will be appropriate to consider the revenue share applicable on the estimated

traffic projections furnished by the SWPL and admit it to the extent of the second lowest bid for the purpose of tariff computation as per the revised tariff guidelines. This means, the additional revenue share payable due to non-realisation of the minimum guaranteed throughput will not be recognised.

Since no other alternative approach is suggested by the Government, the revenue share is computed on the cargo handling income for the traffic projections made by the SWPL and is admitted as cost to the extent quoted by the second bidder reported at 13.10% for all the years 2006-07 to 2009-10 as per the revised tariff guidelines.

(x). The SWPL has confirmed that depreciation has been computed on the basis of straight line method for the life norms permissible in accordance with the Companies Act, 1956.

The preliminary expense of Rs.8.70 crores incurred during construction period was earlier capitalised under civil and equipment cost and depreciated at the applicable rates. Subsequently, on being pointed out by us, SWPL in the revised cost statement has excluded this item from the gross block of assets and has agreed to spread over the expense over 25 years. Since the handing over of the licensed premises was in November 2002, the remaining period of the project after the financial year 2005-06 will be 26 years. Accordingly, the preliminary expenses reported as of 31 March 2006 is spread over the remaining project period in line with the general principle adopted at the other private terminals. The preliminary expense to the extent not written off is added to the capital employed at the end of each of the years for computation of return.

(xi). The insurance cost for the year 2005-06 is reported at Rs.41 lakhs by the SWPL. The insurance cost for the subsequent years 2006-07 to 2009-10 are estimated at Rs.91 lakhs, Rs.129 lakhs, Rs.127 lakhs and Rs.129 lakhs respectively.

As already mentioned earlier, the actuals for the year 2005-06 may not be considered for comparison purpose since it does not represent the expenditure for the full year with the mechanised operations.

The insurance policies taken by SWPL upto August 2006 involve a total premium amount of Rs.78.54 lakhs. Apart from this, it has proposed to take some additional marine policy for export cargo, etc., and accordingly the insurance premium is estimated at Rs.91 lakhs for the years 2006-07. The LA also requires the Licensee to take necessary insurance cover throughout the project period.

The total insurance cost estimated by SWPL works out to around 0.5% to 0.68% of the net fixed assets for the years 2006-07 and 2007-08 which is found to be comparable to the insurance cost estimated by the private terminals and hence is accepted.

For the year 2007-08, insurance cost is estimated at similar rate on the additions of Rs.81.61 crores proposed to the gross block of assets. Accordingly, the insurance cost estimated at Rs.129 lakhs for this year is accepted.

For the subsequent two years 2008-09 and 2009-10, the insurance cost is estimated at almost the same level as 2007-08 though it has not proposed any additions to the equipment during these years. Insurance cost should in fact reduce due to depreciation of the assets. In the absence of any clarification from the SWPL in this regard, the insurance cost is allowed at 0.68% of the net fixed assets for the subsequent years in line with the estimation for the year 2007-08.

(xii). The management and general overhead for the year 2005-06 is reported at Rs.346 lakhs as per the certified Annual Accounts. As against this, the estimate for the year 2006-07 is Rs.552 lakhs. The SWPL has clarified that the actual management and general overheads for the year 2005-06 were to the tune of Rs.537 lakhs of which Rs.191 lakhs pertaining to the trial run period were capitalised.

Like other items of expenditure, the actual management and general overheads reported for the first four months of the year 2006-07 is extrapolated for the full year to assess the reasonableness of this estimate. It is found that the management and general overhead estimated by the SWPL is well within the estimate derived based on past four months actuals. The management and general overhead estimated by SWPL for the year 2006-07 is considered in the cost statement.

For the subsequent years, the annual escalation is restricted to 4.5% over the respective previous years as considered for the other items.

(xiii). As required by the LA, Security Deposit of Rs.1.53 crores paid by the SWPL to the MOPT is refundable at the end of the project. The SWPL has spread the benefit of this refund available at the end of the project period equally over the remaining period of the license at the level considered in the last tariff Order. The computation is partially modified considering the annualised present value by applying a discount factor of 11% at the current level of PLR in line with the approach followed in case of tariff fixation / revision of other private terminal operators.

(xiv). (a). The gross block excluding the preliminary expenses capitalised for the financial year 2005-06 is reported at Rs.149.39 crores.

For the purpose of this analysis, gross block and depreciation, reported by the SWPL along with the proposal and the figures reported in its Annual Accounts 2005-06 are relied upon since the figures indicated in Form 4A of the revised cost statement do not tally with the figures reported in Annual Accounts.

(b). An addition of Rs.81.62 crores is proposed to the gross block during the year 2006-07. This consists of Rs.35 crores for construction of new concrete platform, Rs.26.50 crores for procurement of a mobile harbour crane, and around Rs.20 crores for purchase of six numbers of gantry cranes, other equipment, electrical installation, IT, etc.

(c). The LA does not mention about the specific investment plan of the licensee. It allows the licensee to provide for additional facilities at its discretion after informing the licensor. The MOPT has endorsed the proposed investment made on the concrete platform and found the estimates to be reasonable. As regards the other investments, the port has not made any comments as they are not aware of the same.

(d). The SWPL has clarified that the initial technical proposal of reclamation would have provided storage for 2 MT per square meter, whereas the proposed concrete platform area which otherwise would have remained unused for the entire concession period, will now be available for use for storage of cargo at a capacity of 10 MT per square meter. This higher load density platform behind the existing berth is expected to give major impetus for storage of heavy cargo like HR coil within the out reach of harbour mobile crane. This investment along with additional equipment is proposed to create operational facilities to meet growth in export traffic and better utilisation of berth no.5A.

(e). The estimated capital cost has been substantiated by producing copies / details of purchase orders released for most of the assets such as civil works relating to construction of concrete platform, mobile harbour crane, gantry cranes, railway siding, other electrical installation, etc. It could not furnish the documentary support in respect of the proposed capital cost of Rs.6.30 crores towards conveyor structures. It has explained that this expenditure will be incurred only after the harbour mobile crane arrives at its terminal by end of January 2007.

(f). The SWPL does not expect any increase in the capacity on account the proposed addition nor does it expect reduction in the per unit cost.

Since the proposed capital expenditure are largely to improve infrastructure facility and to increase the storage space which is one of the major constraint at this terminal, and also recognising that the SWPL has validated the capital cost for most of the capital costs, the proposed addition to the gross block during the year 2006-07 is considered in this analysis.

As already mentioned earlier, the preliminary expense remaining at the end of each year after amortisation is added to the capital employed for computation of return.

(xv). (a). The sundry debtors are estimated at two month's total income. The revised tariff guidelines limits the sundry debtors to two month's of estate income and terminal handling charges. In this context, the argument of the SWPL that this norms are applicable only in case of major ports is not correct. The tariff guidelines are applicable to both major ports as well as private terminals.

(b). Cash and bank balance has been considered at one month's operating expenditure in the computation of working capital. It has not applied this norm to management and general overheads. Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines limits cash balance at one month's cash expense. It does not restrict the application of this norm to operating expenditure. Since management and general overhead also involves cash expense, the prescribed norm is applied to this head of expenditure and the modified position is considered.

(c). The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out to Rs.227.59 crores for the year 2006-07 and Rs.214.21 crores for the year 2007-08, Rs.199.38 crores for the year 2008-09 and Rs.185.02 crores for the year 2009-10.

(xvi). The SWPL has assessed that the capacity of the terminal will be 5 million metric tonnes taking into consideration the berth length, mechanical handling system and other facilities, and the limited storage space available. The MOPT also confirms this position.

With the expected improvement in the rail infrastructure, the SWPL expects the capacity of the terminal to increase to 7.5 million metric tonnes by 2009-10.

The capacity utilisation for the throughput projected works out to be more than 60% for the years 2006-07 to 2009-10. As per the revised tariff guidelines, the SWPL is entitled for full return on capital employed @ of 15% since the capacity utilisation is more than 60%.

(xvii). (a). During the initial tariff fixation of SWPL in September 2004, the estimated cost position for the years 2004-05 and 2005-06 were relied upon. The income estimation at the proposed tariff and the throughput projected by the SWPL was considered.

(b). The SWPL commenced the operations from 19 June 2004. Since the project was not fully completed, it had operated on a trial basis during June 2004 till September 2005. The commercial operations with fully mechanised operations commenced from 22 September 2005 onwards.

Clause 2.13 of the revised tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major port / private operators at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.

(c). The Annual Accounts furnished by the SWPL for the year 2005-06 reflect the Profit and Loss Account from 22 September 2005. For the trial run period, the Annual Accounts reflects the excess of income position over the expenditure after capitalising various items of expenditure. It does not give detailed break up of expenses.

Hence for the purpose of this analysis, the profitability statement for the trial run period as well as the commercial operations together duly certified by the Auditors of SWPL for the year 2005-06 is considered.

The statement furnished by SWPL for the year 2004-05 is not certified by their Auditors. Nevertheless, since the overall surplus position in this statement for the trial run from 19 June 2005 to 31 March 2005 matches with the figures reported in the Annual Accounts, the same is relied upon for this analysis.

(d). The SWPL has furnished an analysis of the actuals for the past period 2004-05 and 2005-06 with reference to the estimates considered in our tariff Order. The analysis for the past period furnished by the SWPL is modified with reference to the following:

(aa). For the year 2004-05, it has extrapolated the data for the period 1 April to 18 June 2004 based on the actuals incurred for the trial run period 19 June 2004 to 31 March 2005 on pro-rata basis.

Since the SWPL commenced the operations only from 19 June 2004 onwards and recognising that the estimates for the year 2004-05 considered in our tariff Order is also for ten months which almost matches with period of operations by SWPL for this particular year, it is not found necessary to make any pro-rata adjustment in the actuals for a like to like comparison.

(ab). Revenue share payable to SWPL was not admitted as cost during the last tariff fixation in line with the principles then followed by this Authority prior to the issue of the revised tariff guidelines. This position is maintained for assessment of actual performance.

(ac). In the last tariff Order, 20% return on equity linked to capacity utilisation and the estimated cost of debt was considered in the tariff fixation process for the years 2004-05 and 2005-06. The return on equity share holders fund deployed in the business is considered with reference to the actuals similar to the approach followed in the last tariff Order. The return is also linked to the actual capacity utilisation level.

(ad). The actual cost of debt reflected in the Annual Accounts is also considered at actuals for both the years 2004-05 and 2005-06 in line with the approach followed in the last tariff Order.

(ae). Depreciation for the year 2005-06 is considered by SWPL at Rs.1089 lakhs though the Annual Accounts reports it at Rs.575 lakhs. The SWPL has clarified that the depreciation reflected in the Annual Accounts is for six months period only after it commenced the commercial operation and hence the actuals is shown on pro rata basis for the full year. Like other items of income and expenditure, the depreciation amount reflected in the Annual Accounts and the cost position as duly certified by Auditors of SWPL is relied upon for this purpose.

(e). The actual traffic, income and operating expenditure for the year 2004-05 do not vary significantly with the estimates considered in the last tariff Order.

The variation in the depreciation is mainly because SWPL was in the trial run period. Most of the assets proposed to be deployed were in the form of work in progress. Hence, the actual depreciation is reported at Rs.5 lakhs as against Rs.423 lakhs estimated in the last tariff Order for the year 2004-05.

The another major variation is with reference to the estimation of equity share holder' funds. As against the estimated equity share holder's fund of Rs.72.65 crores considered in the last tariff Order, the actual equity share capital reported in the Annual Accounts for the year 2004-05 is at Rs.46.20 crores. This is because of the variation in estimation of capital employed relied in the last tariff Order and the actual position reflected now. The debt portion is, however, comparable to the estimation in the initial tariff Order.

- (f). For the year 2005-06, there is significant reduction in the traffic to the extent of 28% in comparison to the estimates considered in the last tariff Order. As against 4.21 MMT traffic estimated in the last tariff Order, the actual traffic handled is reported at 3.02 MMT. This is mainly because the iron ore pellets traffic, coke traffic estimated in the initial tariff fixation could not materialise and also since the cargo by road movement envisaged during the initial tariff fixation could not be handled due to lack of infrastructure facilities. Consequently, the actual income is also reported to be 32% lower than the estimations.

Despite these variations analysed above, the operating surplus increases from Rs.2701 lakhs estimated in the initial tariff Order for the year 2005-06 to Rs.3262 lakhs, mainly because actual expenditure for most of the items were almost 45% to 80% lower than the estimation considered in the last tariff Order.

The actuals for the years 2005-06 show a surplus of 31% after admissible return as against surplus 3.6% reflected in the last tariff Order. The variation in the actuals vis-à-vis estimates considered in the last tariff Order is 481%. The variation in the actuals vis-à-vis estimates for the year 2004-05 is also at similar level.

- (g). The SWPL continues to operate the terminal for the year 2006-07 at the rate approved in September 2004. It is relevant to mention that by the time this Order is implementable only about two months will be left in the year 2006-07. Hence, instead of considering it for tariff revision for the subsequent years, it may appropriate to consider it with the past period and adjust the net deficit position for this year along with the net surplus reflected for the past two years.

Since no estimates for the years 2006-07 are available for the purpose of comparison, the cost position as assessed by the SWPL subject to the modification done for reasons explained earlier in the analysis is considered.

Since this analysis is done based on the estimates for the year 2006-07, the actual position shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the revised tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle.

- (h). Accordingly, a summary of net surplus / deficit after allowable return subject to the above discussions is as follows:

(Rs. in lakhs)

2004-05	624
2005-06	1809
2006-07	(-) 2002
Total	431

(i). The variation in the estimates considered in the last tariff Order vis-à-vis the actuals for each of the years 2004-05 and 2005-06 is found to be more than 20%. The surplus reflected after admissible cost and return for these two years is set off against the deficit of the year 2006-07. 50% of the balance surplus reflected in the table i.e. Rs.215.50 lakhs is spread over the current tariff validity period of three years in line with clause 1.13. of the revised tariff guidelines.

(xviii). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2007-08 to 2009-10 have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as Annex-I (a) to (c). The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements are tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income			Avg. surplus / deficit %
		2007- 08	2008- 09	2009- 10	Total	2007- 08	2008- 09	2009- 10	Total	2007-08	2008-09	2009-10	
1.	Consolidated cost statement for the terminal as a whole	8514	9510	11971	29996	(-) 966	(-) 524	478	(-) 1014	(-) 11.4%	(-) 5.5%	4.0%	(-) 4.30%
2.	Berth Hire Activity	1963	2181	2711	6855	(-) 87	173	747	833	(-) 4.5%	7.9%	27.6%	10.3%
3.	Cargo handling activity	6551	7330	9280	23141	(-) 878	(-) 697	(-) 272	(-) 1846	(-) 13.4%	(-) 9.5%	(-) 2.9%	(-) 8.8%

It can be seen from the above table that the modified cost statement shows an average deficit of around 4.30% for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 for the terminal as the whole over the operating income estimated at the prevailing rates.

The vessel related activity reflects an average surplus of 10.3%. The surplus in the vessel related activity partially offsets the deficit in the cargo handling activity leaving a marginal deficit of 4.30% to be bridged through tariff revision.

The SWPL has not proposed any increase in the berth hire activity in view of the surplus reflected in this activity. It has, however, proposed to rationalise this tariff item which is discussed in the subsequent part of this analysis.

Under the cargo handling activity, no increase is proposed in the wharfage charge, dust suppression charge and storage charge. The handling charges is, however, proposed to be increased by 20% for metal products / steel coils, 26% in case of coal and 28% in case of limestone. No hike is proposed for iron ore pellets and other dry bulk cargo.

Since the overall cost position reflects a deficit of 4.30% only, it does not warrant tariff increase at the level proposed by the SWPL. The tariff increase is necessary only to the bridge the deficit of Rs.1014 lakhs for the three years under consideration. As proposed by the SWPL, increase in tariff is to be restricted to the cargo handling charges.

Based on the information furnished by the SPWL, the total income from the cargo handling charges in respect of metal products / steel coils / slabs coal / coke (all types) and limestone at the existing tariff level is estimated at Rs.1747.8 lakhs for all the three years under consideration. The cargo handling charges for these items are increased by 6% to offset the deficit reflected in the cost statement. Since the SWPL has not proposed any tariff revision in the cargo handling charges of iron ore pellets and other bulk cargo not specified in the schedule, the existing tariff is allowed to be continued for these cargo items as proposed by the SWPL.

(xix). (a). The cost statement for berth hire activity reflect a surplus position of 10.3% for the years 2007-08 to 2009-10 as per the revised cost statement. The SWPL has not proposed any increase in the berth hire charges in view of surplus position reflected in its cost statement. However, rationalisation proposed in the berth hire structure in line with the revised tariff guidelines can be considered provided it may not have significant financial impact for both the users and the operator.

(b). The existing SOR prescribes a uniform berth hire charge at berth no. 5A at US\$ 0.0125 per GRT per hour or part thereof. It has proposed to continue with the existing uniform rate at berth no. 5A in line with clause 6.10. of the revised tariff guideline. The proposed berth hire at this particular berth is accepted, subject to updating the rate for coastal vessels at the prevailing exchange rate.

(c). As regards berth no. 6A, the existing Scale of Rates prescribes berth hire in four tier rates. In order to comply with the revised tariff guidelines, the SWPL has proposed a single berth hire rate at US\$ 0.035 per GRT per hour or part thereof. It has considered the existing berth hire applicable for vessels in the range of 30001 to 50000 GRT as the base for proposing this uniform rate.

On analysis, it was found that prescription of uniform berth hire will lead to significant increase of 44% for vessels upto 20000 GRT and 18% increase for vessels in the range of 20001 to 30000 GRT, whereas the vessels of above 50000 GRT will get benefit of 7.6% reduction in the prevailing berth hire. Since the impact was found to be substantial for vessels below 30000 GRT, the SWPL was requested to review and propose an alternate tariff structure to smoothen the impact and also maintain a revenue neutral position. The SWPL initially contended that the smaller vessels are not expected to call at berth no. 6A and hence, it is not necessary to alter the berth hire structure proposed in its Scale of Rates. However, subsequently, the SWPL agreed to prescribe berth hire for vessels below 30000 GRT as per the prevailing tariff structure.

As rightly stated by SWPL, most of the coal vessels and coal / coke vessels calling at its terminal are more than 30000 GRT and hence will not be affected at the proposed uniform rate. There are, however, few vessels bringing limestone and coal which are below 30000 GRT. As already mentioned earlier, no increase is warranted in the berth hire activity in view of the surplus position reflected under this activity.

Since rationalisation at one go is likely to have significant impact on vessels below 30000 GRT, it is found appropriate to prescribe two-tier berth hire structure to ensure that the smaller vessels are not unduly burdened due to the proposed uniform rate. For similar reasons, in case of other ports like the Mormugao Port, Visakhapatnam Port, etc., also, this Authority has allowed rationalisation in the vessel related charges in a gradual manner.

Even the SWPL has subsequently agreed to continue with the existing lower berth hire rate for vessels below 30000 GRT. In view of the above analysis, the berth hire at berth no. 6A is prescribed in two-tier tariff structure, i.e., upto 30000 GRT at US\$ 0.0275 per GRT per hour or part thereof and vessels above 30000 GRT at US\$ 0.0325 per GRT per hour or part thereof at par with the existing rates for similar slabs.

(xx). The SWPL has proposed to define the terms 'coastal cargo' and 'foreign cargo' in its proposed scale of rates. 'Coastal cargo' is defined to mean any cargo which the vessel discharges at one Indian port after shipment from another Indian port or vice versa irrespective of its actual origin or destination. 'Foreign cargo' is defined to mean any cargo other than 'coastal cargo'. The Scale of Rates of the other major ports or private terminals do not define these terms. The SWPL has insisted to retain the proposed definition of the terms 'coastal cargo' and 'foreign

'cargo' in its Scale of Rates. Since the intention of defining these terms is to avoid any ambiguity / disputes and also recognising that none of the users or the MOPT have raised any objection to the proposed definition, this Authority approves incorporation of the same in its revised Scale of Rates.

(xxi). The bank name proposed for adopting the market buying rate in proposed provision relating to conversion of vessel related charges denominated in dollar into rupee terms is not found to be in line with the revised tariff guidelines. The proposed provision is modified in line with the prescription in the revised tariff guidelines. The SWPL must, however, inform the Trade about the specific bank it has adopted for this purpose.

(xxii). The penal rate of interest for delayed payment is proposed at 15% on the grounds that the Prime Lending Rate (PLR) of State Bank of India is 12.75% as on June 2006. The SWPL has considered the PLR of SBI for loans against gold ornaments, immovable property, etc.

It is relevant to mention that the prevailing PLR of the State Bank of India is 11%. Accordingly, the proposed provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and refunds by SWPL is updated with interest rate of 13% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India.

(xxiii). Users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the major ports / private terminals as stipulated in clause 2.15 of the revised tariff guidelines. The SWPL has accordingly, in view of our suggestion introduced a suitable note in this regard in its proposed Scale of Rates. It has also incorporated a provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which the SWPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the users. These proposed provision are in line with the revised tariff guidelines, hence is accepted.

(xxiv). The SWPL has proposed concessional tariff for coastal vessels / cargo not exceeding 80% of the tariff proposed for normal cargo / foreign-going vessels in line with the revised tariff guidelines. Iron ore pellets and thermal coal are excluded from this concessional tariff in respect of cargo handling charges in line with the revised tariff guidelines.

While prescribing the concessional tariff in respect of berth hire charges, the SWPL has considered an exchange rate of Rs.44/- for the purpose of conversion of dollar-denominated rate into rupee terms. Restatement of rates is not in line with the tariff guidelines. It has to be, however, recognised that the objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. It is relevant to mention that the exchange rate considered at the time of last general revision of Scale of Rates of SWPL was higher than the prevailing exchange rate. Hence, if the berth hire for coastal vessel rates are not restated with reference to the current level of exchange rate, it will not comply with the Government guideline requiring such tariff to be prescribed at the concessional level at 80% of the tariff applicable for the foreign-going vessels. Therefore, the rates of coastal vessels / containers are prescribed at 60% of dollar denominated rates applying the current exchange rate of Rs.44.62, wherever the present tariff is found to be not in line with the coastal concession policy.

The SWPL has incorporated various provisions relating to concessional tariff for coastal cargo / vessels in the with our Order dated 7 January 2005 and 16 January 2005.

(xxv). The SWPL has proposed to delete cargo handling charges prescribed in the existing SOR in respect of coal, metallurgical coke / coke (M. Coke), charcoal and limestone handled at berth no. 5A on the grounds that the small users will continue to call at the MOPT Berths Nos. 10 and 11 for handling these cargo as per the directions of the MSRTC.

Since the SWPL does not expect to handle these cargo items at berth no. 5A, its proposal to delete the cargo handling charges and also the dust suppression charge for these cargo items at berth no. 5A is accepted.

- (xxvi). The existing SOR clarifies that the handling charges for HR coils and slabs shall exclude dunnaging and lashing charges. The SWPL has proposed to modify the said note to state that users are expected to arrange this facility at their cost. The SWPL has clarified that the proposed modification is only to remove the ambiguity prevailing in the existing SOR. The dunnaging and lashing is required in the case of exports of iron ore pellets, metal products and steel coils / slabs. Since the proposed modification is only to remove the ambiguity and is not intended to change the position prevailing in the existing SOR, the said proposed provision is accepted.
- (xxvii). As per the existing Scale of Rates, if a vessel at berth no. 5A does not achieve discharge / load rate at the prescribed level due to restriction placed by the vessel, it will be accorded general ousting priority. The SWPL has proposed to delete this existing conditionality in respect of berth no. 5A. On being asked to explain the reasons for deleting the existing provision, the SWPL has clarified that berth no. 5A is presently being under utilised and hence, it does not envisage such contingencies of according ousting priority to vessels at berth no. 5A. Even if such occasion arises, it has clarified that there would not be any extra charge. In view of the clarification furnished by the SWPL and also recognising that it will benefit the users, this Authority is inclined to approve the proposal of the SWPL to delete the said provision from its Scale of Rates.
- (xxviii). As per the existing Scale of Rates of the SWPL, the charges for supply of water is collected at the rates prescribed in the approved SOR of the Mormugao Port Trust. The SWPL was advised to propose a specific rate for offering this service with reference to the cost of services provided in case the SWPL provides this service, instead of giving cross reference to the Scale of Rates of MOPT. In this regard, the SWPL has clarified that there are very few occasions where it arranges to supply water. In view of this, and also recognising that the income from supply of water to vessels is reported insignificant at around Rs.2.5 lakhs, the proposal of SWPL to levy the same rate as prescribed in Scale of Rates of MOPT is accepted. However, instead of giving cross reference to the Scale of Rates of MOPT, the rate prescribed in the SOR of MOPT for supply of water to vessel is incorporated in the revised Scale of Rates of SWPL.
- (xxix). The dust suppression charge is prescribed at Rs.2.15 per MT for coal / coke handled at berth no. 6A. The SWPL has not proposed any modification in the existing rate. It proposes to extend this levy to limestone handled at berth no. 6A. Since the levy is for recovering the expenditure incurred by the port on containing dust pollution while handling cargo, the proposal of the SWPL is approved.
- (xxx). The MOPT has pointed out that handling of iron ore and iron ore pellets is covered under Port Regulation – Mormugao Port (Shipment of Ores and Pellets from MOHP Berth No.9 and related matters) Regulations, 1979 and hence, the licensee cannot handle iron ore or pellets at its berths without its permission. The SWPL has not furnished any specific comments in this regard. As already mentioned in the earlier Order, this issue appears to be relating to interpretation of the Regulation and the LA and is not a tariff related issue.
- (xxxi). As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. As agreed by the SWPL, it is advised to incorporate such a scheme based on the experience gained in the operation while formulating its next proposal for review of tariff.
- (xxxii). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been modified.

(xxxiii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2010, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2010.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the SWPL attached as Annex-II.

12.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the SWPL will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2010. The approval accorded will automatically lapse thereafter, unless specifically extended by this Authority.

12.3. The tariff of the SWPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the SWPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff. Analysis of variation will also be made at the time of the next review and adjustments will be made as provided in the revised tariff guidelines.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/IV/143/06-Exty.]

Annex - I(a)

Consolidated cost statement of South West Port Limited

(In Rs. Lakhs)

S. No	Particulars	Estimates furnished by SWPL				Modified Estimates		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
		3.48	4.73	5.21	6.5	4.73	5.21	6.50
I	Traffic (in MTs)	3.48	4.73	5.21	6.50	4.73	5.21	6.50
	Capacity Utilization	69.6%	94.6%	104.2%	86.7%	94.6%	104.2%	86.7%
II	Total operating Income							
	(i) Container handling income							
	(ii) Cargo Handling Income	4648	6498	7273	8204	6551	7330	9261
	(iii) Vessel related Income	1417	1958	2180	2721	1963	2181	2711
	(iv) Others							
	Total (I to iv)	6065	8466	9453	11925	8514	9510	11971
III	Operating Costs (excluding depreciation)							
	(i) Operating & Direct Labour	1065	1873	2475	3764	1807	2354	3527
	(ii) Repairs & Maintenance + Labour for maintenance	530	530	530	530	353	353	353
	(iii) Equipment Running Costs	573	777	901	1170	766	863	1076
	(iv) Maintenance dredging	89	93	98	102	39	41	43
	(v) Royalty / revenue share	1200	1200	1200	1200	858	960	1213
	(vi) Equipment Hire	0	0	0	0	0	0	0
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement (water area 60500 sq mtr + land area 40200)	216	227	239	251	227	239	251
	(viii) Insurance	91	129	127	129	129	118	111
	(ix) Other expenses	55	58	61	64	58	60	63
	Total (I to ix)	3819	4887	5631	7209	4238	4968	6637
IV	Depreciation	1237	1489	1489	1489	1489	1489	1489
V	Overheads	0						
	(i) Management & Administration overheads	453	475	499	524	473	494	516
	(ii) General Overheads	99	104	109	114	103	108	113
	(iii) Preliminary & Upfront payment write-off	44	44	44	44	37	37	37
	(iv) Others							
	Total (I to iv)	596	623	652	682	613	639	666
	Total Expenses	6661	6999	7772	9380	6339	7116	8792
VI	Operating Surplus / (Deficit)							
	((II) - (III) - (IV) - (V))	414	1457	1681	2544	2175	2394	3179

VII	FMI Less FME	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
VIII	Credit back of annualised value of security deposit receivable at the end of the project	0	0.2	0.2	0.0	0.3	0.4	0.4
IX	Surplus before Interest	414	1457	1681	2544	2175	2395	3180
X	Capital Employed	22374	21307	19993	18879	21421	19938	18502
XI	RoCE - Maximum permissible (15%)	3356	3196	2999	2832	3213	2991	2775
XII	Capacity Utilization	70%	95%	104%	87%	95%	104%	87%
XIII	Net Surplus / (Deficit) (IX - XI)	-2942	-1739	-1318	-288	-1038	-596	404
XIV	Surplus / deficit accrued for the past period from 2004-05 to 2006-07					431		
XV	50% of the surplus accrued in the past set off over three years 2007-08 to 2009-10					72	72	72
XVI	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus					(966)	(524)	476
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a% of operating income (XVI / I in %)	-48.5%	-20.6%	-13.9%	-2.4%	-11.4%	-5.5%	4.0%
XVIII	Average net surplus / deficit for the three years 2007-08 to 2009-10			-12.30%			-4.30%	

Annex - I(b)

Cost Statement for Cargo Handling Activity

(In Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by SWPL				Modified Estimates		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	Traffic (In million tonnes)	3.48	4.73	5.21	6.50	4.73	5.21	6.50
I	Operating Income							
(i)	Handling	3470	4889	5498	7089	4889	5498	7089
(ii)	Wharfage	1005	1376	1520	1800	1376	1520	1800
(iii)	Storage including demurrage	106	149	165	220	201	222	276
(iv)	Dust suppression	67	86	90	95	86	90	95
(v)	On board stevedoring							
	Total (I to v)	4648	6499	7273	9203	6551	7330	9260
II	Direct Operating Expenses							
(i)	Operating & Direct Labour	1065	1873	2475	3764	1807	2354	3527
(ii)	Repairs & Maintenance + Labour	497	497	497	497	331	331	331
(iii)	Equipment Running Costs	573	777	901	1170	766	863	1076
(iv)	Maintenence dredging					0	0	0
(v)	Royalty / revenue share	1200	1200	1200	1200	858	960	1213
(vi)	Equipment Hire	0	0	0	0	0	0	0
(vii)	Lease Rentals payable as per concession agreement (land area 40200sq.mtr)	95	100	105	110	100	105	110
(viii)	Insurance	73	110	107	108	110	99	93
(ix)	Other expenses	30	31	33	34	31	33	34
(x)	Technical Service Fee	0	0	0	0	0	0	0
	Total (I to x)	3533	4588	5317	6883	4003	4746	6385
III	Depreciation	894	1146	1146	1146	1146	1146	1146
IV	Allocated share of Overheads							
(i)	Management & Administration overheads	347	365	384	404	363	380	398
(ii)	General Overheads	76	80	84	88	79	83	87
(iii)	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	44	44	44	44	37	37	37
(iv)	Others	0	0	0	0	0	0	0
	Total (I to iv)	467	489	512	537	479	501	522
	Total Expenses	4894	6223	6977	8567	5629	6392	8053
V	Operating Surplus / (Deficit)	-246	275	296	633	922	938	1207
	(I) – (II) – (III) - (IV)							

VI	Credit back of annualised value of security deposit receivable at the end of the project					0.34	0.38	0.42
VII	Capital Employed for the activity	13121	12307	11298	10437	12372	11267	10228
VIII	RoCE - Maximum permissible (15% / 6.35%)	1968	1846	1695	1566	1856	1690	1534
IX	Capacity Utilization	70%	95%	104%	87%	95%	104%	87%
X	RoCE adjusted for Capacity utilization	1968	1846	1695	1566	1856	1690	1534
XI	Net Surplus / (Deficit) (V) + (VI) - (X)	-2214	-1571	-1399	-913	-933	-732	-327
XII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XI/I in %)	-47.6%	-24.2%	-19.2%	-10.1%	-14.2%	-10.3%	-3.5%
XIII	50% of the surplus accrued in the past set off over three years 2007-08 to 2009-10					55	55	56
XIV	Net Surplus after adjustment of the past period surplus					878	697	-272
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)					-13.4%	-9.5%	-2.9%
XVI	Average net surplus / deficit for the three years 2007-08 to 2009-10				-17.8%		-8.6%	

Annex-4(c)

Cost Statement for Vessel Related Activity

(In Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by GMRPL				Modified Estimates		
		2006-07	2007-08	2008-09	2008-10	2007-08	2008-09	2008-10
I	Operating Income							
	Berth Hire Charges	1,417	1,926	2,186	2,723	1,926	2,186	2,721
II	Direct Operating Expenses							
(i)	Operating & Direct Labour							
	Mooring Charges	25	26	28	29	26	27	29
	(ii) Repairs & Maintenance incl. Labour	33	33	33	33	22	22	22
	(iii) Equipment Running Costs	0	0	0	0	0	0	0
	(iv) Maintenance dredging	89	93	98	102	39	41	43
	(v) Royalty / revenue share	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) Equipment Hire	0	0	0	0	0	0	0
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement (water area 60500 sq.mtr)	121	128	134	141	128	134	141
	(viii) Insurance	18	19	20	21	19	19	18
	(ix) Other expenses					0	0	0
	Total I to ix	287	353	313	326	236	243	253
III	Depreciation	342	342	342	342	342	342	342
IV	Allocated share of Overheads							
(i)	Management & Administration overheads	106	110	115	120	109	114	118
(ii)	General Overheads	23	24	25	25	24	24	25
(iii)	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off							
(iv)	Others							
	Total (i to iv)	129	134	140	146	133	138	143
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	660	1182	1385	1982	1253	1457	1972
VI	Capital Employed for the activity	9253	9001	8695	8443	9048	8671	8274
VII	RoCE - Maximum permissible (15%)	1388	1350	1304	1266	1357	1301	1241
VIII	Capacity Utilization	69.6%	94.6%	104.2%	86.7%	94.6%	104.2%	86.7%
IX	RoCE adjusted for Capacity utilization	1200	1255	1304	1226	1357	1301	1242
X	Net Surplus / (Deficit) (V) - (VI)	-722	-168	81	81	-104	156	731
XI	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XI/I in %)	-51.3%	-8.6%	3.7%	22.5%	-5.3%	7.2%	27.0%
XII	50% of the surplus accrued in the past set off over three years 2007-08 to 2009-10					17	16	16
XIII	Net Surplus after adjustment of the past period surplus					-87	173	747
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIII/I in %)					-4.5%	7.9%	27.5%
XV	Average net surplus / deficit for the three years 2007-08 to 2009-10				6.2%		10.3%	

Annex-II**SOUTH WEST PORT LIMITED****SCALE OF RATES****1. DEFINITIONS - GENERAL**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "**Per Day**" means per calendar day unless otherwise stated.
- (ii). "**SWPL**" means South West Port Limited a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (iii). "**Port**" means the Mormugao Port Trust (MOPT) whereas "Terminal" means South West Port Limited (SWPL), now or hereafter operated by South West Port Limited.
- (iv). "**Coastal Vessel**" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (v). "**Coastal Cargo**" means any cargo, which the vessel discharges at one Indian port after shipment from another Indian port or vice versa irrespective of its actual origin or destination.
- (vi). "**Foreign Cargo**" means any cargo other than coastal cargo.
- (vii). "**Foreign Vessel**" means any vessel other than a coastal vessel.
- (viii). "**Tonne**" or "**MT**" means one Metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i). The Status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping, Government of India only.
 - (c). In cases of such conversion, Coastal rates shall be payable from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled for coastal rates.
- (iii). Wherever rates of vessel related charges have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of

India, State Bank of India or its Associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port shall be reckoned with as the day for such conversion.

- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.

- (v).
 - (a). The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, ROL including crude oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
 - (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
 - (c). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (d). The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in "Indian Rupee".

- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the SWPL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 13%. The penal interest rate will apply to both the SWPL and the port users equally.
 - (c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the SWPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and / or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
 - (d). The delay in refunds will be counted only 20 days after the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

- (viii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the SWPL.

PART 1 - VESSEL RELATED CHARGES

SECTION - A - PORT DUES and SECTION - B - PILOTAGE FEES

These services will be rendered to the vessels entering the SWPL's berth numbers 5A and 6A by the Mormugao Port Trust as per their approved Scale of Rates. The charges shall be payable directly to the Mormugao Port Trust by masters / owners / agents of the vessel.

SECTION - C - BERTH HIRE CHARGES

Berth Hire Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable to SWPL by masters / owners / agents of the vessel at the following rates.

BERTH NO.5A

(Maximum LOA of Vessel 190 mtrs. in conjunction with another vessel of LOA 225 mtrs. at Berth No.6A)

Sl.No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	All Vessels	0.0125	0.34

BERTH NO.6A

(Under Mechanised Operation system)

Sl.No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	Upto 30,000 GRT	0.0275	0.75
2.	30,001 GRT and above	0.0325	0.87

Notes:

- (1). Berth Hire charges includes charges for services rendered and facilities provided at the Berth, such as occupation of berth, overtime at berth, removal of rubbish collected on board by the vessel and delivered on the wharf, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- (2). The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating craft approaching or lying at or alongside berths per GRT per hour or part thereof.
- (3). The Berth hire charges leviable per vessel is subject to a minimum of US\$ 650.00 in case of foreign going vessel and Rs.17,402 in case of coastal vessel.
- (4). The period of berth hire shall be calculated from the time the vessel occupies the berth.
- (5). No berth hire charges shall be payable for the period when loading / unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes / mechanical handling system of SWPL, due to breakdown or any other reason attributable to SWPL.
 - (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.

- (ii). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (iii). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (iv). The Penal Berth hire shall be equalled to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

"False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

- (6). The de-ballasting time allowed at berth numbers 5A and 6A shall be 3 hours and beyond that penal berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessel's stay at the berth.
- (7). Vessels banked on offside of another vessel at these berths, berth hire charges shall be 50% of normal charges payable by such vessels.
- (8). The provisions of the License Agreement shall govern priority Berthing and charges on it, if any. Whenever the priority berthing is granted to a vessel, a fee equivalent to Berth Hire charges for a single day (24 hours) or @ 75% of the Berth Hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth, whichever is higher, shall be levied.
- (9).
 - (i). For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day (24 hours) or @100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
 - (ii). In addition, shifting out / in charges of the vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
 - (iii). Ousting priority at berth no.6A will be accorded only when a discharge / load rate, of 25,000 MT of cargo per weather working day cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.

SECTION – D

CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES

Charges for water supplied to vessels shall be payable to by masters / owners / agents of the vessel at the following rates:

Sl.No.	Particulars	Rate per 1000 litres	
		Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US\$)
1.	At Berth	97.85	3.65402

PART - II CARGO RELATED CHARGES

SECTION - A WHARFAGE CHARGES AT BERTH NOS. 5A AND 6A

Wharfage on the cargo handled at berths numbers 5A and 6A shall be payable directly to SWPL, at the rates specified below, by importer or exporter of cargo, on the manifested quantity of cargo, which is declared in the Bill of entry filed with the Customs:

Sl.No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in Rs.)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1. (a).	Coal (all types except thermal coal)	MT	30.00	18.00
1. (b).	Thermal coal	MT	30.00	30.00
2.	Metallurgical Coke / Coke / Charcoal	MT	45.00	27.00
3.	Limestone	MT	10.00	6.00
4.	Iron Ore Pellets	MT	30.00	30.00
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	30.00	18.00
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	30.00	18.00

SECTION - B CARGO HANDLING CHARGES

Cargo Handling Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable on the manifested cargo directly to SWPL by importer or exporter of cargo at the rates specified below:

At Berth No.5A

Sl.No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in Rs.)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Iron Ore Pellets	MT	140.00	140.00
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	159.00	95.40
3.	Any other bulk cargo not specified above	MT	150.00	90.00

At Berth No.6A

Sl.No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in Rs.)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1. (a).	Coal (all types except thermal coal)	MT	100.70	60.40
1. (b).	Thermal coal	MT	100.70	100.70
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	MT	143.10	85.85
3.	Limestone	MT	132.50	79.50
4.	Iron Ore Pellets	MT	140.00	140.00
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	159.00	95.40
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	150.00	90.00

Notes:

- (1). At the berth number 5A, Cargo Handling Charges shall cover the following services:
 - Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
 - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
 - Movement within the SWPL stackyard,
 - Unloading from railway wagons or vice versa.

- (2). At the berth number 6A Cargo Handling Charges shall cover the following services:
 - Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
 - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
 - Movement within the SWPL stackyard,
 - Loading on railway wagons for rail delivery or vice versa.

- (3). Covering of Wagons by tarpaulin / plastic cover is not included in above handling charges prescribed in the schedule.

- (4). The dunnaging and lashing will have to be arranged by the users at their costs to the satisfaction of the Master of the vessel.

- (5). 50% of the Cargo Handling Charges shall be payable before the cargo is received for handling. Balance 50% of the Cargo Handling charges shall be payable before the clearance / shipment of the cargo.

SECTION - C
GROUND RENT / STORAGE CHARGES

The storage charges for cargo stored in the stackyard of SWPL shall be as follows:

I. Ground rent / storage charge for import / inward cargo

(Rate in Rs. per MT per day)

Sl.No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for Sixth day to Tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day to Twentieth day for the balance cargo	Rate for Twenty-first day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	15.00	40.00	75.00	150.00
3.	Limestone	10.00	25.00	50.00	100.00
4.	Any Other dry bulk cargo not specified above	15.00	40.00	75.00	150.00

Notes:

- (1). THREE Free Days shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo or when the last package is discharged.. For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.

- (2). Ground rent / storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

- (3). After 21 days beyond Free Days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the importer / exporter.

(4). For levy of ground rent / storage 'Day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.

II. Ground rent / Storage charges for Export / Outward cargo

Sl.No.	Particulars of Commodity	(Rate in Rs. per MT per day)			
		Rate for first Five days for the balance cargo remaining after the Free Period	Rate for Sixth day to Tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day to Twentieth day for the balance cargo	Rate for Twenty-first day onwards for the balance cargo
1.	Iron Pellets	10.00	25.00	50.00	100.00
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs and other general bulk cargo	5.00	10.00	25.00	50.00

Notes:

- (1). In case of export cargo, Seven Free Days shall be allowed from the day the first lot of cargo / consignment has been received. For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non-working days will be excluded.
- (2). After the prescribed free days, ground rent / storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays as stated above.
- (3). After 21st day beyond free days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the exporter.
- (4). For levy of ground rent / storage 'Day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.
- (5). If the entire cargo accumulated is not within the free period and the balance cargo is earmarked / linked to the next ship, further free period will be allowed from the date of production of documentation in support of this claim. Otherwise, penal ground rent at the appropriate rate applicable as per the rates prescribed in the above schedule shall be payable.

General Note to Section C:

- (1). Storage charges / ground rent on cargo shall not accrue for the period when the SWPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to SWPL.

SECTION - D

DUST SUPPRESSION CHARGES

The Dust Suppression Charges for water sprayed for suppression of dust for effective pollution control shall be levied on manifested quantity on Coal, Coke and Limestone at the following rates:

- (1). For cargo handled at Berth No.6A, Rs.2.15 per MT shall be levied from the stage of unloading from the vessel till the cargo is loaded onto railway wagons including storage at SWPL stackyard.

Part- III**OTHER SERVICES****1. VISITOR ENTRY PASS**

	Yearly	Monthly	Daily
(a). Per Application	Rs.200.00	Rs.50.00	Rs.20.00
(b). Per Replacement	Rs.50.00	Rs.50.00	Rs.20.00

2. VEHICLE ENTRY PASS

Per Entry	Rs.75.00
-----------	----------

Note: The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering / leaving the SWPL berths for delivery / dispatch of cargo.

3. PHOTOGRAPHY

(a). Film Shooting and Photography	Rs.8,500.00 per day
(b). Taking Photographs of Goods handled	Rs.500. 00 per day
(c). Taking Photographs of Crews and Others	Rs.250.00 per day
(d). Videography (related to operational activities)	Rs.2,500.00 per day

4. CRANE HIRE CHARGES

The hire charges for the SWPL's cranes installed at berth nos.5A and 6A shall be payable directly to SWPL for use for the purposes other than for cargo handling as per following rates

(a). For 110/42 MT capacity mobile harbour cranes	Rs.25,000.00 per hour
(b). For others cranes	Rs.15,000.00 per hour